Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 58 del 11 marzo 2014 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

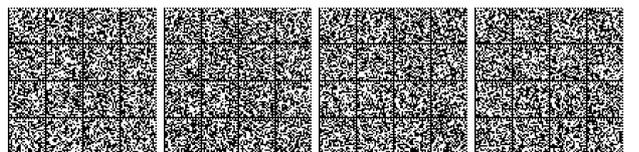
PARTE PRIMA — **Roma - Martedì, 11 marzo 2014** — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 19

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 16 gennaio 2014.

Recepimento della direttiva 2012/48/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva 2012/49/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva 2013/22/UE del Consiglio del 13 maggio 2013, e della direttiva 2013/49/UE della Commissione dell'11 ottobre 2013 recanti modifiche agli allegati al decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, come modificato, attuativo della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

SOMMARIO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 16 gennaio 2014.

Recepimento della direttiva 2012/48/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva 2012/49/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, della direttiva 2013/22/UE del Consiglio del 13 maggio 2013, e della direttiva 2013/49/UE della Commissione dell'11 ottobre 2013 recanti modifiche agli allegati al decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, come modificato, attuativo della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Visto il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 di attuazione della direttiva 2006/87/CE, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE;

Visto il decreto interministeriale 22 luglio 2010 n. 521 che recepisce le direttive 2008/126/CE della Commissione del 19 dicembre 2008 e 2009/46/CE della Commissione del 24 aprile 2009, recanti modifiche alla direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

Visto in particolare l'articolo 17 del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 il quale stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si provvede a dare attuazione alle direttive comunitarie in materia di navigazione interna per le parti in cui le stesse modificano modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico previste negli allegati;

Vista la direttiva 2012/48/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, che modifica la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

Vista la direttiva 2012/49/UE della Commissione del 10 dicembre 2012, che modifica la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

Vista la direttiva 2013/22/UE del Consiglio del 13 maggio 2013, che adegua determinate direttive in materia di politica dei trasporti a motivo dell'adesione della Repubblica di Croazia;

Vista la direttiva 2013/49/UE della Commissione dell'11 ottobre 2013, che modifica l'allegato II della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna;

Visto il decreto legislativo del 30 giugno 2003 n. 196 (Codice della Privacy), e s.m.i., che recepisce la direttiva 95/46/CE in materia di protezione dei dati personali;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234 recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» ed in particolare l'art. 35 comma 3 relativo alle modalità di recepimento delle direttive europee per via amministrativa;

Considerato che il certificato comunitario delle navi per la navigazione interna e il certificato rilasciato in conformità del regolamento di ispezione delle navi sul Reno devono essere emessi sulla base di requisiti tecnici che garantiscano un livello di sicurezza equivalente;

Considerato che occorre modificare la direttiva 2006/87/CE a seguito degli emendamenti al regolamento di ispezione delle navi sul Reno ai sensi dell'articolo 22 della convenzione modificata per la navigazione sul Reno apportati dopo l'adozione della direttiva 2006/87/CE nel dicembre 2006, in modo da evitare distorsioni della concorrenza e livelli di sicurezza diversi;

Considerato che occorre integrare il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, come aggiornato, con le modifiche introdotte dalla direttiva 2013/22/UE del Consiglio che adegua determinate direttive in materia di politica dei trasporti a motivo dell'adesione della Repubblica di Croazia;

Ritenuto, quindi, necessario integrare il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22, come aggiornato, con le modifiche introdotte dalla direttiva 2013/22/UE e con le disposizioni introdotte dalle direttive 2012/48/UE, 2012/49/UE e 2013/49/UE;

ADOTTA
il seguente decreto:

Art. 1.

1. L'Allegato I del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è modificato secondo quanto riportato nell'Allegato I del presente decreto.

2. L'Allegato II del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è modificato secondo quanto riportato nell'Allegato II del presente decreto.

3. L'Allegato VII del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è modificato secondo quanto riportato nell'Allegato III del presente decreto.

4. L'Allegato IX del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è modificato secondo quanto riportato nell'Allegato IV del presente decreto.

Art. 2.

Ogni tipo di trattamento di dati personali ai fini del presente decreto deve essere conforme alle disposizioni del decreto legislativo del 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", come modificato dal decreto legislativo 28 maggio 2012, n. 69, e del regolamento (CE) n. 45/2001.

Il presente decreto, unitamente agli Allegati I, II, III e IV che ne fanno parte integrante, sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 16 gennaio 2014

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
LUPI

Il Ministro dell'ambiente
e della tutela del territorio e del mare
ORLANDO

Registrato alla Corte dei conti il 13 febbraio 2014
Ufficio di controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 810

Allegato I

(art. 1, co. 1)

L'Allegato I del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è così modificato:

1) nel capo 2, zona 3, dopo la voce relativa alla Repubblica francese, è inserito quanto segue:

«Repubblica di Croazia

Danubio: dal km 1 295 + 500 al km 1 433

Fiume Drava: dal km 0 al km 198 + 600

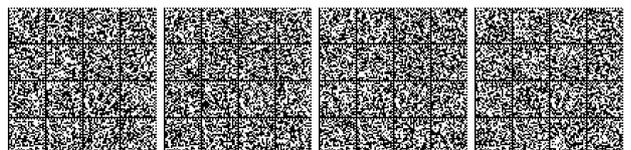
Fiume Sava: dal km 211 al km 594

Fiume Kupa: dal km 0 al km 5 + 900

Fiume Una: dal km 0 al km 15»;

2) nel capo 3, zona 4, dopo la voce relativa alla Repubblica francese, è inserito quanto segue:

«Repubblica di Croazia

Tutte le vie navigabili non comprese nella zona 3»;

Allegato II

(art. 1, co. 2)

Modifiche all'allegato II del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22

L'Allegato II del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22 e s.m.i. è così modificato:

1) l'indice è modificato come segue:

a) è inserito il seguente capo 14*a*:

«CAPO 14*a*

IMPIANTI DI DEPURAZIONE DI BORDO PER NAVI PASSEGGERI

Articolo 14*a*.01 — Definizioni

Articolo 14*a*.02 — Disposizioni generali

Articolo 14*a*.03 — Domanda di omologazione

Articolo 14*a*.04 — Procedura di omologazione

Articolo 14*a*.05 — Modifica delle omologazioni

Articolo 14*a*.06 — Conformità

Articolo 14*a*.07 — Accettazione di omologazioni equivalenti

Articolo 14*a*.08 — Verifica dei numeri di serie

Articolo 14*a*.09 — Conformità della produzione

Articolo 14*a*.10 — Non conformità con il tipo omologato di impianto di depurazione di bordo

Articolo 14*a*.11 — Misurazione di campioni scelti a caso/Controllo speciale

Articolo 14*a*.12 — Autorità competenti e servizi tecnici.»;

b) sono aggiunte le seguenti voci:

«Appendice VI — Impianti di depurazione di bordo — Disposizioni aggiuntive e modelli di certificato

Appendice VII — Impianti di depurazione di bordo — Procedura di prova»;

2) l'articolo 1.01 è così modificato:

a) i punti 97, 97 *bis* e 97 *ter* sono sostituiti dai seguenti:

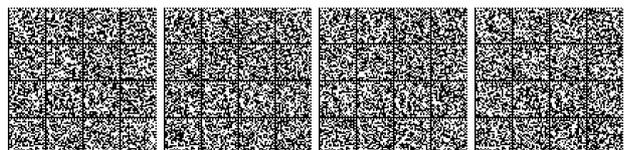
«97. "organismo di classificazione": un organismo di classificazione che è stato autorizzato in conformità ai criteri e alle procedure di cui all'allegato VII;

97 *bis* "Luci di navigazione": luce proveniente dai fari di segnalazione per indicare la presenza di navi;

97 *ter* "Segnali luminosi": luce utilizzata ad integrazione di segnali visivi o acustici;»

b) sono aggiunti i punti seguenti:

«106. "esperto": soggetto che l'autorità competente o un'istituzione autorizzata riconosce in possesso delle conoscenze specialistiche del settore di pertinenza in base alla sua formazione ed esperienza professionale, avente piena dimestichezza con le norme e regolamenti pertinenti e le norme tecniche generalmente riconosciute (ad esempio le norme EN, la legislazione pertinente, le norme tecniche di altri Stati membri dell'Unione europea) e in grado di esaminare e fornire una consulenza tecnica su sistemi e impianti pertinenti;

107. "persona competente": soggetto che ha acquisito una conoscenza sufficiente del settore di pertinenza in base alla sua formazione ed esperienza professionale, avente sufficiente dimestichezza con le norme e i regolamenti pertinenti e le norme tecniche generalmente riconosciute (ad esempio le norme EN, la legislazione pertinente, le norme tecniche di altri Stati membri dell'Unione europea) e in grado di valutare la sicurezza operativa dei sistemi e degli impianti pertinenti.»;

3) all’articolo 2.01, paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) un esperto di nautica titolare di licenza per la conduzione di navi adibite alla navigazione interna, che autorizza il titolare a condurre l’imbarcazione da ispezionare.»;

4) all’articolo 2.18, il paragrafo 6 è sostituito dal testo seguente:

«6. Le autorità competenti di cui al paragrafo 5 inseriscono tempestivamente ogni nuovo numero unico europeo di identificazione delle navi assegnato, i dati relativi all’identificazione della nave di cui all’appendice IV, nonché tutte le relative modifiche nel registro elettronico tenuto dalla Commissione (“la banca dati degli scafi”). Questi dati possono essere utilizzati dalle autorità competenti di altri Stati membri e degli Stati firmatari della convenzione di Mannheim, al solo scopo di attuare misure amministrative destinate a mantenere la sicurezza e il corretto svolgimento della navigazione e per attuare gli articoli da 2.02 a 2.15, l’articolo 2.18, paragrafo 3, del presente allegato e gli articoli 8, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 della presente direttiva.

Gli Stati membri, in ottemperanza alla legislazione nazionale o dell’Unione, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza e l’affidabilità delle informazioni loro inviate ai sensi della presente direttiva e utilizzano dette informazioni solo in conformità a quest’ultima.

L’autorità competente di uno Stato membro può trasferire dati personali ad un paese terzo o ad un’organizzazione internazionale a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), in particolare gli articoli 25 e 26, e solo su base individuale. L’autorità competente dello Stato membro garantisce che il trasferimento sia necessario ai fini di cui al comma 1. L’autorità competente assicura che il paese terzo o l’organizzazione internazionale trasferiscano i dati ad un altro paese terzo o organizzazione internazionale solo previa autorizzazione esplicita e in conformità alle condizioni stabilite dall’autorità competente dello Stato membro.

Il trasferimento di dati personali ad un paese terzo o ad un’organizzazione internazionale da parte della Commissione viene effettuato, su base individuale, a condizione che siano rispettati i requisiti di cui all’articolo 9 del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (**). La Commissione assicura che il trasferimento sia necessario ai fini di cui al comma 1. La Commissione assicura che il paese terzo o l’organizzazione internazionale trasferisca i dati ad un altro paese terzo o organizzazione internazionale solo previa autorizzazione esplicita e in conformità alle condizioni stabilite dalla Commissione.

(*) GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.
(**) GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.»

5) all’articolo 3.02, paragrafo 1, il primo comma della lettera b) è sostituito dal seguente:

«b) Nel caso di ispezione ai sensi dell’articolo 2.09, lo spessore minimo delle lamiere del fasciame del fondo, del ginocchio e delle fiancate delle navi in acciaio è dato dal maggiore dei valori ottenuti dalle seguenti formule:»;

6) il titolo dell’articolo 6.09 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6.09*

Collaudo»;

7) all’articolo 7.05 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le luci di navigazione, i loro alloggiamenti e accessori recano il marchio di omologazione previsto dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull’equipaggiamento marittimo. (*);

(*) GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.»

8) all’articolo 7.06 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata soddisfano i requisiti stabiliti all’allegato IX parte I e parte II. La conformità ai suddetti requisiti è stabilita dall’omologazione rilasciata dall’autorità competente. Il dispositivo interno *Electronic Chart Display Information System* (in appresso “ECDIS”) che può funzionare in modo navigazione è considerato impianto di navigazione radar.

Sono rispettati i requisiti relativi all’installazione e al controllo del funzionamento degli impianti radar, dei sistemi di navigazione e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati nelle navi adibite alla navigazione interna, stabiliti all’allegato IX, parte III.

La Commissione europea pubblica il registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori di velocità di accostata autorizzati a norma dell’allegato IX, o sulla base di omologazioni riconosciute equivalenti.»;

9) all'articolo 8.01, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. I serbatoi sotto pressione necessari per il funzionamento della nave sono controllati da un esperto che ne verifica la sicurezza ai fini del funzionamento:

a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione; e

c) periodicamente, almeno ogni cinque anni.

L'ispezione prevede una verifica interna e una esterna. I serbatoi ad aria compressa il cui interno non può essere adeguatamente ispezionato o le cui condizioni non possono essere verificate con chiarezza nel corso dell'ispezione interna, devono essere sottoposti ad un ulteriore controllo non distruttivo o ad una prova di pressione idraulica.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

Gli altri impianti che richiedono un controllo periodico, in particolare caldaie, altri serbatoi sotto pressione e i relativi accessori, nonché gli ascensori, sono conformi alla normativa vigente in uno degli Stati membri dell'Unione.»;

10) all'articolo 10.02, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. In conformità alle disposizioni di sicurezza della navigazione in vigore negli Stati membri, a bordo sono presenti almeno le seguenti dotazioni:

a) impianto di radiotelefonia;

b) apparecchi e dispositivi per trasmettere segnali visivi e acustici o per segnalare la presenza della nave;

c) luci sostitutive, indipendenti dalla rete di bordo, per i fanali regolamentari di ormeggio.

Devono essere presenti inoltre i recipienti seguenti:

a) un recipiente contrassegnato per i rifiuti domestici;

b) recipienti separati, contrassegnati, provvisti di coperchio sigillato, in acciaio o altro materiale solido e non infiammabile, di dimensioni adeguate, in grado di contenere almeno 10 litri, per la raccolta di

aa) strofinacci impregnati di residui oleosi;

bb) rifiuti solidi pericolosi o inquinanti;

cc) rifiuti liquidi pericolosi o inquinanti,

e, nella misura in cui possono presentarsi, per la raccolta di

dd) fanghi e residui;

ee) altri rifiuti oleosi o di grasso.»;

11) l'articolo 10.03 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«A bordo è presente almeno un estintore portatile in conformità alla norma europea EN 3-7: 2007 ed EN 3-8: 2007 in ciascuno dei luoghi seguenti:»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Per quanto riguarda gli estintori portatili di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzati solo estintori a polvere il cui contenuto è pari almeno a 6 kg o altri estintori portatili della stessa capacità di estinzione. Gli estintori sono in grado di spegnere fuochi delle classi A, B e C.

A titolo di deroga sulle navi prive di impianti a gas liquefatto, sono consentiti gli estintori a schiuma polverizzata che utilizzano schiuma formante un velo acquoso anticongelamento fino a – 20 °C, anche se non sono idonei per fuochi della classe C. Gli estintori devono avere una capacità minima di 9 litri.

Devono essere tutti in grado di spegnere fuochi in impianti elettrici fino a 1 000 V.»;

c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli estintori portatili sono controllati almeno ogni due anni da una persona competente. Sull'estintore viene apposta un'etichetta che comprova l'ispezione, firmata dalla persona competente che ha effettuato il controllo e indicante la data in cui esso è avvenuto.»;

12) all'articolo 10.03*b* i paragrafi 6, 7 e 8 sono sostituiti dai seguenti:

«6. I sistemi sono controllati da un esperto:

a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmessi in servizio dopo essere stati attivati;

c) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

d) periodicamente, almeno ogni due anni.

Le ispezioni di cui alla lettera d) possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

7. Nel corso del controllo di cui al paragrafo 6, l'esperto o la persona competente verifica la conformità dei sistemi ai requisiti del presente paragrafo.

Il controllo comprende almeno:

a) l'ispezione esterna di tutto il sistema;

b) la prova funzionale dei sistemi di sicurezza e degli ugelli;

c) la prova funzionale dei serbatoi in pressione e del sistema di pompaggio.

8. L'esperto o la persona competente redige e firma un attestato di ispezione, indicando la data del controllo.»;

13) all'articolo 10.03*b*, paragrafo 9, le lettere b), c) ed e) sono sostituite dalle seguenti:

«b) Il sistema è controllato da un esperto:

aa) prima di essere messo in servizio per la prima volta;

bb) prima di essere reimmesso in servizio dopo essere stato attivato;

cc) prima di essere rimessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

dd) periodicamente, almeno ogni due anni.

Le ispezioni di cui alla lettera dd) possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

c) Nel corso del controllo l'esperto o la persona competente verifica la conformità del sistema ai requisiti del presente articolo.»

«e) L'esperto o la persona competente redige e firma un attestato di ispezione, indicando la data del controllo.»;

14) l'articolo 11.02 è così modificato:

a) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I bordi esterni dei ponti e dei ponti laterali sono provvisti di impavesate di un'altezza minima di 0,90 m o di un parapetto continuo in conformità alla norma europea EN 711: 1995. I posti di lavoro che presentano un rischio di caduta da più di 1 m sono provvisti di impavesate o di mastre di un'altezza minima di 0,90 m o di un parapetto continuo in conformità alla norma europea EN 711: 1995. Quando i parapetti dei ponti laterali non sono fissi,

a) viene inoltre assicurato un corrimano continuo da 0,02 a 0,04 m di diametro alla mastra a un'altezza da 0,7 a 1,1 m; e

b) nel punto in cui inizia il ponte laterale vengono apposti segnali, in posizioni dove siano chiaramente visibili, di almeno 15 cm di diametro, in conformità all'appendice I, figura 10.

In assenza di mastra, viene installato un parapetto fisso.»;

b) sono inseriti i seguenti paragrafi:

«4 *bis* In deroga al paragrafo 4, nel caso di chiatte e barconi privi di locali, non sono necessari impavesate o parapetti quando:

a) sono stati installati guardapiedi ai bordi dei ponti e dei ponti laterali;

b) sono stati fissati dei corrimano alle mastre a norma del paragrafo 4 *bis*; e

c) quando sul ponte siano stati apposti segnali, in posizioni chiaramente visibili, di almeno 15 cm di diametro, in conformità all'appendice I, figura 10.

4 *ter* In deroga al paragrafo 4, nel caso di navi con ponte liscio o ponte a cassa, non è richiesto che vengano fissati parapetti direttamente sul bordo esterno dei ponti o dei ponti laterali, quando:

a) il corridoio passa sopra il ponte liscio, circondato da parapetti fissi in conformità alla norma EN 711: 1995; e

b) in conformità all'appendice I, figura 10, sono stati apposti segnali, di almeno 15 cm di diametro, in posizioni chiaramente visibili, nei punti di passaggio verso le aree non protette dai parapetti.»;

c) è inserito il seguente paragrafo 6:

«6. I paragrafi 4, 4 *bis* e 4 *ter* sono requisiti temporanei a norma dell'articolo 1.06 e restano in vigore fino al 1 o dicembre 2016.»;

15) l'articolo 11.04 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Fino a un'altezza di 0,90 m sopra il ponte laterale, l'ampiezza libera del ponte laterale può essere ridotta fino a 0,50 m a condizione che, al di sopra, l'ampiezza libera fra il bordo esterno dello scafo e il bordo interno della stiva sia di almeno 0,65 m.»;

b) è inserito il seguente paragrafo 4:

«4. Il paragrafo 2 è un requisito temporaneo a norma dell'articolo 1.06 e resta in vigore fino al 1 o dicembre 2016.»;

16) l'articolo 11.12 è così modificato:

a) i paragrafi 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«6. Le gru sono controllate da un esperto:

a) prima di essere messe in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmesse in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

c) periodicamente, almeno ogni dieci anni.

Nel corso di tale ispezione la prova dell'adeguatezza sotto il profilo della robustezza e della stabilità viene comprovata mediante una prova di calcolo e una prova di carico a bordo.

Per le gru il cui carico utile di sicurezza non supera i 2 000 kg, l'esperto può decidere che la prova di calcolo può essere sostituita, in tutto o in parte, da una prova effettuata con un carico pari a 1,25 volte il carico utile di sicurezza su tutto il campo di manovra.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

7. Le gru devono essere controllate periodicamente, almeno ogni dodici mesi, da una persona competente. In tale occasione se ne stabilirà lo stato di sicurezza con un'ispezione diretta e un controllo del funzionamento.

La persona competente che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.»;

b) il paragrafo 8 è soppresso;

c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:

«10. Si tengono a bordo le istruzioni per l'uso del fabbricante che contengono almeno le seguenti informazioni:

a) campo di manovra e funzione dei comandi;

b) massimo carico utile di sicurezza ammissibile in funzione dello sbraccio;

c) inclinazione massima ammissibile della gru;

d) avvertenze per il montaggio e la manutenzione;

e) caratteristiche tecniche generali.»;

17) l'articolo 14.13 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 14.13*

Collaudo

Gli impianti a gas liquefatto sono controllati da un esperto che ne verifica la conformità ai requisiti del presente capo:

a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

c) a ogni rinnovo dell'attestato di cui all'articolo 14.15.

L'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data. Una copia dell'attestato di ispezione viene trasmessa alla commissione di ispezione.»;

18) il titolo dell'articolo 14.14 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 14.14*

Condizioni delle prove»;

19) all'articolo 14.15, paragrafo 3, il secondo comma è sostituto dal seguente:

«In via eccezionale, su richiesta motivata del proprietario della nave o del suo rappresentante, la commissione di ispezione può prorogare di 3 mesi al massimo la validità dell'attestato senza procedere al collaudo di cui all'articolo 14.13. Tale proroga è annotata nel certificato comunitario.»;

20) è inserito il seguente capo 14*a*:

«CAPO 14*a*

IMPIANTI DI DEPURAZIONE DI BORDO PER NAVI PASSEGGERI

Articolo 14a.01

Definizioni

Ai fini del presente capo, si intende per:

1. "impianto di depurazione di bordo", un impianto di depurazione di forma compatta per il trattamento delle quantità di acque reflue domestiche accumulate a bordo;

2. "omologazione", la decisione con cui l'autorità competente conferma che un impianto di depurazione di bordo è conforme ai requisiti tecnici del presente capo;

3. "controllo speciale", la procedura effettuata a norma dell'articolo 14*a*.11 con cui l'autorità competente garantisce che l'impianto di depurazione di bordo in uso su un'imbarcazione è conforme ai requisiti del presente capo;

4. "fabbricante", la persona o l'ente responsabile, verso l'autorità competente, di tutti gli aspetti relativi alla procedura di omologazione nonché della conformità della produzione. Non è necessario che detta persona o ente partecipi a tutte le fasi di costruzione dell'impianto di depurazione di bordo. Se l'impianto di depurazione di bordo è riconvertito, mediante modifiche o adeguamenti dopo la sua fabbricazione originale, per essere utilizzato su un'imbarcazione ai fini del presente capo, sono considerati come fabbricante la persona o l'ente che hanno effettuato le modifiche o l'adeguamento;

5. "scheda informativa", il documento riportato nella parte II dell'appendice VI nel quale sono elencate le informazioni che un richiedente deve fornire;

6. "documentazione informativa", la serie completa di dati, disegni, fotografie o altri documenti forniti dal richiedente al servizio tecnico o all'autorità competente conformemente alle indicazioni della scheda informativa;

7. "fascicolo informativo", la documentazione informativa più tutti gli eventuali verbali di prova e gli altri documenti che il servizio tecnico o l'autorità competente hanno aggiunto alla documentazione informativa nello svolgimento delle rispettive funzioni;

8. "certificato di omologazione", il documento redatto in conformità della parte III dell'appendice VI con il quale l'autorità competente certifica l'omologazione;

9. "registrazione dei parametri relativi all'impianto di depurazione di bordo", il documento redatto in conformità della parte VIII dell'appendice VI che registra tutti i parametri, compresi componenti e adeguamenti, dell'impianto di depurazione di bordo, che incidono sul livello della depurazione, comprese le relative modifiche;

10. "guida del fabbricante per il controllo dei componenti e parametri relativi alla trattamento delle acque reflue", il documento redatto in conformità all'articolo 14a.11, paragrafo 4, ai fini dell'esecuzione del controllo speciale;

11. "acque reflue domestiche", acque reflue provenienti da cucine, sale da pranzo, bagni, servizi igienici, lavanderie nonché le acque fecali;

12. "fanghi di depurazione", i residui derivanti dal funzionamento di un impianto di depurazione di bordo montato in un'imbarcazione.

Articolo 14a.02

Disposizioni generali

1. Il presente capo si applica agli impianti di depurazione di bordo installati sulle navi passeggeri.

2. a) Gli impianti di depurazione di bordo devono essere conformi ai valori limite di cui alla tabella 1 nel corso della prova del tipo.

Tabella 1

Valori limite da osservare nel funzionamento in fase di deflusso dell'impianto di depurazione di bordo (impianto di prova) nel corso della prova del tipo

Parametro	Concentrazione	Campione
Fabbisogno biochimico di ossigeno (BOD_5) ISO 5815-1 e 5815-2 (2003) (1)	20 mg/l	Campione composito su 24 ore, omogeneizzato
	25 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato
Fabbisogno chimico di ossigeno (COD) (2) ISO 6060 (1989) (1)	100 mg/l	Campione composito su 24 ore, omogeneizzato
	125 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato
Carbonio organico totale (TOC) EN 1484 (1997) (1)	35 mg/l	Campione composito su 24 ore, omogeneizzato
	45 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato

(1) Gli Stati membri possono applicare procedure equivalenti

(2) Ai fini della prova si può fare riferimento al carbonio organico totale (TOC) anziché al fabbisogno chimico di ossigeno (COD).

b) Durante il funzionamento devono essere osservati i valori di controllo di cui alla tabella 2.

Tabella 2

Valori di controllo da osservare in fase di deflusso nell'impianto di depurazione di bordo durante il suo funzionamento a bordo di navi passeggeri

Parametro	Concentrazione	Campione
Fabbisogno biochimico di ossigeno (BOD_5) ISO 5815-1 e 5815-2 (2003) (1)	25 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato
Fabbisogno chimico di ossigeno (COD) (2) ISO 6060 (1989) (1)	125 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato
	150 mg/l	Campione casuale
Carbonio organico totale (TOC) EN 1484 (1997) (1)	45 mg/l	Campione casuale, omogeneizzato

(1) Gli Stati membri possono applicare procedure equivalenti

(2) Ai fini della prova si può fare riferimento al carbonio organico totale (TOC) anziché al fabbisogno chimico di ossigeno (COD).

c) I valori riportati nelle tabelle 1 e 2 non devono essere superati nel campione casuale.

3. Non sono ammissibili procedimenti che utilizzino prodotti contenenti cloro.

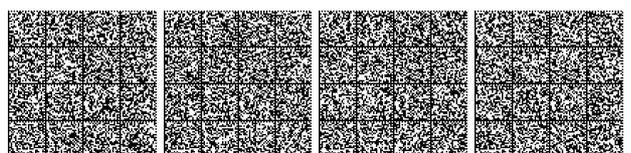
Non è inoltre ammissibile diluire le acque reflue domestiche in modo da diminuirne il peso specifico e consentirne anche così l'eliminazione.

4. Devono essere definiti accorgimenti adeguati per quanto riguarda lo stoccaggio, la conservazione (se necessario) e lo scarico dei fanghi di depurazione, comprendenti anche un piano di gestione per tali fanghi.

5. La conformità con i valori limite di cui alla tabella 1 del paragrafo 2 deve essere confermata da una prova del tipo e determinata dall'omologazione. L'omologazione è certificata da un certificato di omologazione. Il titolare, o il suo rappresentante autorizzato, allega una copia del certificato di omologazione alla domanda di ispezione conformemente all'articolo 2.02. A bordo devono essere presenti una copia del certificato di omologazione e la registrazione dei parametri relativi all'impianto di depurazione di bordo.

6. Una volta installato a bordo l'impianto di depurazione il fabbricante esegue una prova di funzionamento prima dell'inizio dei servizi di linea. L'impianto di depurazione di bordo è inserito nella rubrica 52 del certificato della nave con l'indicazione dei seguenti particolari dello stesso:

a) denominazione;

b) numero di omologazione;

c) numero di serie;

d) anno di costruzione.

7. Ogni eventuale modifica significativa dell'impianto di depurazione di bordo che incida sul trattamento delle acque reflue è sempre seguita da un controllo speciale conformemente all'articolo 14*a*.11, paragrafo 3.

8. L'autorità competente può avvalersi di un servizio tecnico al fine di assolvere i compiti descritti nel presente capo.

9. L'impianto di depurazione di bordo è oggetto di manutenzione periodica in conformità delle indicazioni del fabbricante al fine di garantirne costantemente il perfetto funzionamento. A bordo deve essere presente un apposito registro che attesti l'esecuzione degli interventi di manutenzione.

Articolo 14a.03

Domanda di omologazione

1. La domanda di omologazione di un tipo di impianto di depurazione di bordo è presentata dal fabbricante all'autorità competente. Alla domanda devono essere allegati la documentazione informativa in conformità dell'arti- colo 14a.01, paragrafo 6, e il progetto di registrazione dei parametri dell'impianto di depurazione in conformità dell'articolo 14a.01, paragrafo 9, come pure il progetto di guida del fabbricante per il controllo dei componenti e dei parametri relativi al trattamento delle acque reflue per il tipo specifico di impianto di depurazione di bordo in conformità dell'articolo 14a.01, paragrafo 10. Per la prova del tipo il fabbricante utilizza un prototipo dell'impianto di depurazione di bordo.

2. Se, nel caso di una domanda specifica di omologazione di un tipo di impianto di depurazione di bordo, l'autorità competente ritiene che la domanda inoltrata in relazione al prototipo di impianto presentato non sia rappresentativa di tale tipo di impianto di depurazione di bordo, quale descritto nella parte II, addendum I, dell'appendice VI, deve essere fornito per omologazione in conformità del paragrafo 1 un altro, se necessario aggiuntivo, prototipo designato dall'autorità competente.

3. Una domanda di omologazione di un tipo di impianto di depurazione di bordo non può essere presentata a più di un'autorità competente. Per ciascun impianto di depurazione di bordo da omologare deve essere presentata una domanda di omologazione distinta.

Articolo 14a.04

Procedura di omologazione

1. L'autorità competente a cui è presentata la domanda rilascia l'omologazione per il tipo di impianto di depurazione di bordo che corrisponde alle descrizioni contenute nella documentazione informativa ed è conforme ai requisiti del presente capo. Il rispetto di tali requisiti è valutato in conformità con l'appendice VII.

2. Per ciascun tipo di impianto di depurazione di bordo da essa omologato, l'autorità competente compila tutte le parti pertinenti del certificato di omologazione, il modello del quale figura nella parte III dell'appendice VI, e redige o verifica il contenuto dell'indice del fascicolo informativo. I certificati di omologazione sono numerati conformemente al metodo descritto nella parte IV dell'appendice VI. Il certificato di omologazione completo e le relative appendici sono consegnati al richiedente.

3. Se l'impianto di depurazione di bordo per il quale è richiesta l'omologazione può svolgere le proprie funzioni o presenta proprietà specifiche soltanto in combinazione con altri componenti dell'imbarcazione sulla quale deve essere montato e se, per questo motivo, la conformità con uno o più requisiti può essere verificata soltanto se l'impianto di depurazione di bordo da omologare funziona in combinazione con altri componenti reali o simulati dell'imbarca- zione, la portata dell'omologazione di tale impianto di depurazione di bordo viene limitata di conseguenza. In tali casi tutte le restrizioni d'uso e tutti i requisiti di montaggio sono indicati nel certificato di omologazione di tale tipo di impianto.

4. Ciascuna autorità competente trasmette i seguenti documenti:

a) alle altre autorità competenti l'elenco dei tipi di impianti di depurazione di bordo, comprensivo delle informazioni di cui alla parte V dell'appendice VI, per i quali ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione nel periodo in questione, ogniqualvolta l'elenco è modificato;

b) su richiesta di un'altra autorità competente,

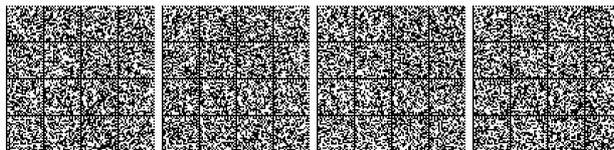
i) una copia del certificato di omologazione del tipo di impianto di depurazione di bordo, con o senza fascicolo informativo, per ciascun tipo di impianto di depurazione di bordo per il quale ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione; e, se del caso,

ii) l'elenco degli impianti di depurazione di bordo che sono stati fabbricati in conformità delle omologazioni rilasciate, come stabilito all'articolo 14a.06, paragrafo 3, che riporta informazioni in conformità con la parte VI dell'appendice VI.

5. Ciascuna autorità competente trasmette alla Commissione una volta all'anno, o in aggiunta ogniqualvolta le pervenga una richiesta in tal senso, una copia della scheda informativa, come indicato nella parte VII dell'appendice VI, relativa ai tipi di impianti di depurazione di bordo per i quali è stata rilasciata un'omologazione successivamente alla precedente notifica.

Articolo 14a.05

Modifica delle omologazioni

1. L'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione adotta le disposizioni necessarie per garantire di essere informata di qualsiasi modifica delle informazioni che figurano nel fascicolo informativo.

2. La domanda di modifica o di estensione di un'omologazione è presentata esclusivamente all'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione originaria.

3. In caso di modifica delle caratteristiche dell'impianto di depurazione di bordo, quale descritto nel fascicolo informativo, l'autorità competente:

a) rilascia, se necessario, le pagine modificate del fascicolo informativo, contrassegnando ciascuna pagina modificata in modo che risulti chiaramente la natura della modifica e la data del nuovo rilascio. In occasione di ogni rilascio di pagine modificate, viene modificato di conseguenza anche l'indice del fascicolo informativo allegato al certificato di omologazione;

b) rilascia un certificato di omologazione modificato (contrassegnato da un numero di estensione) ove siano mutati alcuni dati in essa contenuti (esclusi gli allegati) oppure se, dopo la data indicata nell'omologazione originaria, siano mutati i requisiti minimi del presente capo. Il certificato di omologazione rivisto riporta chiaramente il motivo della modifica e la data del nuovo rilascio.

Qualora l'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione ritenga che nuove prove o controlli sono giustificati alla luce delle modifiche apportate al fascicolo informativo, ne dà comunicazione al fabbricante e rilascia i documenti sopra specificati soltanto dopo il completamento con esito positivo dei nuovi controlli o prove.

Articolo 14a.06

Conformità

1. Su ciascun impianto di depurazione di bordo fabbricato in conformità con l'omologazione il fabbricante appone i marchi di cui alla parte I dell'appendice VI, compreso il numero di omologazione.

2. Qualora l'omologazione preveda limitazioni d'uso in conformità con l'articolo 14 *a*.04, paragrafo 3, il fabbricante allega a ciascuna unità prodotta informazioni dettagliate su tali limitazioni e tutti i requisiti di montaggio.

3. Su richiesta dell'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione, il fabbricante fornisce un elenco di tutti i numeri di serie di tutti gli impianti di depurazione di bordo fabbricati in conformità dei requisiti del presente capo a partire dall'ultima notifica, o dal momento in cui tali disposizioni sono entrate in vigore per la prima volta, entro 45 giorni dalla fine di ogni anno civile, e immediatamente dopo ciascuna data aggiuntiva specificata dall'autorità competente. L'elenco indica le correlazioni tra i numeri di serie, i corrispondenti tipi di impianti di depurazione di bordo e i numeri di omologazione. L'elenco deve comportare inoltre informazioni particolari sui casi in cui il fabbricante interrompa la produzione di un tipo di impianto di depurazione di bordo omologato. Qualora l'autorità competente non chieda al fabbricante di fornirle regolarmente tale elenco, quest'ultimo è tenuto a conservare i dati registrati per un periodo di almeno 40 anni.

Articolo 14a.07

Accettazione di omologazioni equivalenti

Gli Stati membri possono riconoscere omologazioni di sistemi di depurazione di bordo basati su norme differenti per l'uso nelle rispettive vie navigabili nazionali. Tali omologazioni vanno notificate alla Commissione.

Articolo 14a.08

Verifica dei numeri di serie

1. L'autorità competente che rilascia un'omologazione si accerta — se necessario operando in cooperazione con le altre autorità competenti — che i numeri di serie degli impianti di depurazione di bordo fabbricati in conformità con i requisiti del presente capo siano registrati e verificati.

2. Può essere effettuato un controllo supplementare dei numeri di serie in combinazione con il controllo della conformità della produzione di cui all'articolo 14*a*.09.

3. In relazione al controllo dei numeri di serie, il fabbricante o i suoi rappresentanti autorizzati stabiliti negli Stati membri su richiesta dell'autorità competente forniscono sollecitamente a quest'ultima tutte le informazioni necessarie relative ai loro acquirenti diretti come pure i numeri di serie degli impianti di depurazione di bordo notificati come fabbricati in conformità dell'articolo 14*a*.06, paragrafo 3.

4. Qualora un fabbricante non sia in grado di conformarsi ai requisiti di cui all'articolo 14*a*.06 dietro richiesta dell'autorità competente, l'omologazione del tipo di impianto di depurazione di bordo in questione può essere revocata. In tale caso si utilizza la procedura di notifica di cui all'articolo 14*a*.10, paragrafo 4.

Articolo 14a.09

Conformità della produzione

1. L'autorità competente che rilascia un'omologazione si accerta previamente — se necessario operando in cooperazione con le altre autorità competenti — che siano state adottate disposizioni adeguate per garantire un effettivo controllo della conformità della produzione in relazione ai requisiti della parte I dell'appendice VI.

2. L'autorità competente che ha rilasciato un'omologazione si accerta — se necessario operando in cooperazione con le altre autorità competenti — che le disposizioni di cui al paragrafo 1 in relazione ai requisiti di cui alla parte I dell'appendice VI continuino ad essere sufficienti e che ogni impianto di depurazione di bordo munito di numero di omologazione in conformità con i requisiti del presente capo continui a corrispondere alla descrizione che figura nel certificato di omologazione e nei relativi allegati per il tipo di impianto di depurazione di bordo omologato.

3. L'autorità competente può riconoscere prove comparabili svolte da altre autorità competenti come equivalenti alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2.

Articolo 14a.10

Non conformità con il tipo omologato di impianto di depurazione di bordo

1. Si ritiene che un tipo di impianto di depurazione di bordo sia non conforme quando si discosta dalle caratteristiche riportate nel certificato di omologazione o, se del caso, dal fascicolo informativo senza approvazione, a norma dell'articolo 14*a*.05, paragrafo 3, da parte dell'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione.

2. Qualora l'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione riscontri che impianti di depurazione di bordo non sono conformi al tipo di impianto di depurazione di bordo per il quale ha rilasciato l'omologazione, essa adotta le misure necessarie per assicurare che gli impianti di depurazione di bordo in produzione siano di nuovo conformi al tipo di impianto di depurazione di bordo omologato. L'autorità competente che rileva la non conformità comunica alle altre autorità competenti e alla Commissione le misure adottate che possono contemplare finanche la revoca dell'omologazione.

3. Qualora un'autorità competente dimostri che impianti di depurazione di bordo provvisti di numero di omologazione non sono conformi al tipo di impianto di depurazione di bordo omologato, essa può chiedere all'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione di far eseguire controlli sul tipo di impianto di depurazione di bordo in produzione per verificarne la conformità con il tipo di impianto di depurazione di bordo omologato. Tale verifica deve essere effettuata entro sei mesi dalla data della richiesta.

4. Le autorità competenti comunicano alle altre autorità competenti e alla Commissione, entro un mese, eventuali revoche delle omologazioni e i motivi di tali revoche.

Articolo 14a.11

Misurazione di campioni scelti a caso/Controllo speciale

1. Entro e non oltre tre mesi dalla messa in servizio di una nave passeggeri o, in caso di adeguamento dell'impianto di depurazione di bordo, dopo l'installazione di quest'ultimo e l'esecuzione della pertinente prova di funzionamento, l'autorità competente preleva un campione scelto a caso durante le operazioni della nave passeggeri al fine di verificare i valori di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2.

A intervalli non regolari l'autorità competente effettua controlli sul funzionamento dell'impianto di depurazione di bordo mediante misurazioni di campioni scelti a caso al fine di verificare i valori di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2.

Qualora l'autorità competente riscontri che i valori emersi dalle misurazioni dei campioni scelti a caso non sono conformi ai valori di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, essa può chiedere che:

a) si ponga rimedio alle anomalie riscontrate nell'impianto di depurazione di bordo in modo da garantirne il corretto funzionamento;

b) sia ripristinata la conformità dell'impianto di depurazione di bordo con l'omologazione; oppure

c) sia eseguito un controllo speciale in conformità con il paragrafo 3.

Una volta risolti i problemi di non conformità e ripristinata la conformità dell'impianto di depurazione di bordo con l'omologazione, l'autorità competente può effettuare nuove misurazioni di campioni scelti a caso.

Se le anomalie non sono risolte o la conformità dell'impianto di depurazione di bordo con l'omologazione non è ripristinata, l'autorità competente appone i sigilli all'impianto di depurazione di bordo e ne informa la commissione di ispezione che inserisce un'annotazione in tal senso nella rubrica 52 del certificato della nave.

2. I campioni scelti a caso sono misurati in conformità delle specifiche di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2.

3. Qualora l'autorità competente riscontri anomalie nell'impianto di depurazione di bordo indicanti uno scosta- mento rispetto all'omologazione, essa esegue un controllo speciale per determinare lo stato attuale dell'impianto di depurazione di bordo in relazione ai componenti specificati nella registrazione dei parametri dell'impianto di depurazione di bordo, nonché la calibratura e la regolazione dei parametri di tale impianto.

Qualora l'autorità competente giunga alla conclusione che l'impianto di depurazione di bordo non è conforme a quello omologato, essa procede come segue:

a) chiede che:

i) sia ripristinata la conformità dell'impianto di depurazione di bordo; oppure che

ii) l'omologazione a norma dell'articolo 14*a*.05 sia modificata di conseguenza; o ancora

b) dispone che sia eseguita una misurazione in conformità con le specifiche di prova di cui all'appendice VII.

Se la conformità non è ripristinata o l'omologazione non è modificata di conseguenza o se, dalle misurazioni effettuate in conformità della lettera b), emerge che non sono rispettati i limiti di cui alla tabella 1 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, l'autorità competente appone i sigilli all'impianto di depurazione di bordo e ne informa la commissione di ispezione che inserisce un'annotazione in tal senso nella rubrica 52 del certificato della nave.

. Le prove di cui al paragrafo 3 sono effettuate sulla base della guida del fabbricante per il controllo dei componenti e dei parametri relativi al trattamento delle acque reflue da parte dell'impianto di depurazione di bordo. Tale guida, che deve essere redatta dal fabbricante e approvata dall'autorità competente, specifica i componenti che intervengono nel trattamento delle acque reflue come pure le regolazioni, i criteri dimensionali e i parametri da applicare per garantire il rispetto costante dei valori di cui alle tabelle 1 e 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2. La guida deve contenere quantomeno le seguenti informazione:

a) una specifica del tipo di impianto di depurazione di bordo con una descrizione del processo e l'indicazione se sia necessaria l'installazione di serbatoi di stoccaggio delle acque reflue a monte dell'impianto di depurazione di bordo;

b) un elenco dei componenti specifici che intervengono nel trattamento delle acque reflue;

c) i criteri dimensionali e di progettazione, le specifiche e i regolamenti dimensionali applicati;

d) una rappresentazione schematica dell'impianto di depurazione di bordo con le caratteristiche identificative dei componenti omologati che intervengono nel trattamento delle acque reflue (ad esempio numeri delle parti sui componenti).

5. Un impianto di depurazione di bordo che è stato chiuso può essere rimesso in servizio solo dopo l'esecuzione di un controllo speciale a norma del paragrafo 3, primo comma.

Articolo 14a.12

Autorità competenti e servizi tecnici

Gli Stati membri comunicano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità competenti e dei servizi tecnici responsabili dell'esecuzione delle funzioni illustrate nel presente capo. I servizi tecnici devono essere conformi alla norma europea sui requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e di taratura (norma EN ISO/IEC 17025:2005-8), tenuto conto delle seguenti condizioni:

a) i fabbricanti di impianti di depurazione di bordo non possono essere riconosciuti come servizi tecnici;

b) ai fini del presente capo, un servizio tecnico può, con l'accordo dell'autorità competente, utilizzare strutture che si trovano al di fuori del proprio laboratorio.»;

21) all'articolo 15.02, il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Le paratie che separano le sale macchine dalle zone passeggeri o dai locali per il personale di bordo e l'equipaggio sono sprovviste di porte.»;

22) l'articolo 15.03 è così modificato:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Il momento di sbandamento dovuto alla pressione del vento (Mw) è calcolato come segue:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2) [kNm]$$

dove:

p_W = la pressione del vento specifica di 0,25 kN/m^2;

A_W = piano laterale della nave al di sopra del piano di immersione in base alla condizione di carico considerata in [m^2];

l_W = distanza del centro di gravità del piano laterale A_W dal piano di immersione in base alla condizione di carico considerata in [m].

Nel calcolo del piano laterale, si deve tener conto dello spazio chiuso da tende e altre installazioni mobili previsto sul ponte.»;

b) al paragrafo 9, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Per la compartimentazione 1 le paratie possono essere considerate intatte se la distanza tra due paratie adiacenti è maggiore della lunghezza del danno. Le paratie longitudinali poste a una distanza inferiore a B/3 rispetto allo scafo, misurata perpendicolarmente alla linea centrale dal fasciame all'immersione massima non sono prese in considerazione ai fini del calcolo. Una rientranza della paratia in una paratia trasversale più lunga di 2,50 m è considerata una paratia longitudinale.»;

23) l'articolo 15.06 è così modificato:

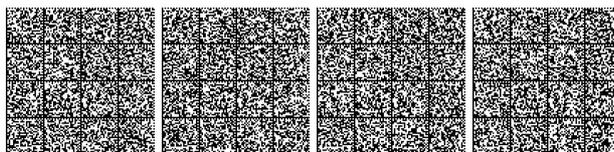
a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I locali per i passeggeri:

a) sono situati, su tutti i ponti, a poppa dietro al piano della paratia di collisione e, se sono sotto il ponte di compartimentazione, davanti al piano della paratia del gavone di poppa;

b) sono separati dalle sale macchine e dai locali caldaie in maniera stagna al gas;

c) sono disposti in modo tale da non essere attraversati dalle linee di visione in conformità all'articolo 7.02.

Le zone del ponte che sono chiuse da tende o altre installazioni mobili non solo nella parte superiore ma anche sui lati, in tutto o in parte, devono soddisfare gli stessi requisiti dei locali passeggeri coperti.»;

b) il paragrafo 15 è sostituito dal seguente:

«15. Le sovrastrutture o le loro coperture consistenti in vetri panoramici e gli spazi chiusi creati da tende o installazioni mobili simili e le loro sottostrutture, sono progettati e costruiti unicamente con materiali che, in caso di incidente, riducano al massimo i rischi di lesioni alle persone a bordo.»;

24) l'articolo 15.11 è così modificato:

a) il paragrafo 2, lettera a), è sostituito dal seguente:

«2. Le paratie divisorie

a) tra i locali sono progettate secondo le seguenti tabelle:

aa) tabella relativa alle paratie divisorie tra locali in cui non sono installati impianti pressurizzati a sprinkler a norma dell'articolo 10.03*a*

Locali	Centri di coman-do	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchine	Cucine	Magazzini
Centri di comando	—	A0	A0/B15 (1)	A30	A60	A60	A30/A60 (5)
Vani scale		—	A0	A30	A60	A60	A30
Punti di riunione			—	A30/B15 (2)	A60	A60	A30/ A60v (5)
Sale di ritrovo				—/A0/ B15 (3)	A60	A60	A30
Sale macchine					A60/A0 (4)	A60	A60
Cucine						A0	A30/B15 (6)
Magazzini							—

(1) Le paratie divisorie tra i centri di comando e i punti di riunione interni sono di tipo A0, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

(2) Le paratie divisorie tra le sale di ritrovo e i punti di riunione interni sono di tipo A30, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

(3) Le paratie divisorie tra le cabine, le paratie divisorie tra le cabine e i corridoi e le paratie divisorie verticali che separano le sale di ritrovo a norma del paragrafo 10 sono conformi al tipo B15, e al tipo B0 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler. Le paratie divisorie tra le cabine e le sale sauna sono conformi al tipo A0, e al tipo B15 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

(4) Le paratie divisorie tra le sale macchine a norma dell'articolo 15.07 e dell'articolo 15.10, paragrafo 6, sono conformi al tipo A60; negli altri casi sono conformi al tipo A0.

(5) Le paratie divisorie tra i magazzini dove sono conservati liquidi infiammabili e i centri di comando e i punti di riunione sono conformi al tipo A60, e al tipo 30 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

(6) B15 è sufficiente per le paratie divisorie tra le cucine, da un lato, e le celle frigorifere e le dispense, dall'altro.

---

bb) tabella relativa alle paratie divisorie tra locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler a norma dell'articolo 10.03*a*

Locali	Centri di co-mando	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchi-ne	Cucine	Magazzini
Centri di comando	—	A0	A0/B15 (1)	A0	A60	A30	A0/A30 (5)
Vani scale		—	A0	A0	A60	A30	A0
Punti di riunione			—	A30/B15 (2)	A60	A30	A0/A30 (5)
Sale di ritrovo				—/B15/ B0 (3)	A60	A30	A0
Sale macchine					A60/A0 (4)	A60	A60

Locali	Centri di comando	Vani scale	Punti di riunione	Sale di ritrovo	Sale macchine	Cucine	Magazzini
Cucine						—	A0/B15 (6)
Magazzini							—

(1) Le paratie divisorie tra i centri di comando e i punti di riunione interni sono di tipo A0, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

(2) Le paratie divisorie tra le sale di ritrovo e i punti di riunione interni sono di tipo A30, mentre quelle con i punti di riunione esterni sono solo di tipo B15.

(3) Le paratie divisorie tra le cabine, le paratie divisorie tra le cabine e i corridoi e le paratie divisorie verticali che separano le sale di ritrovo a norma del paragrafo 10 sono conformi al tipo B15, e al tipo B0 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler. Le paratie divisorie tra le cabine e le sale sauna sono conformi al tipo A0, e al tipo B15 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

(4) Le paratie divisorie tra le sale macchine a norma dell'articolo 15.07 e dell'articolo 15.10, paragrafo 6, sono conformi al tipo A60; negli altri casi sono conformi al tipo A0.

(5) Le paratie divisorie tra i magazzini dove sono conservati liquidi infiammabili e i centri di comando e i punti di riunione sono conformi al tipo A60, e al tipo 30 nel caso di locali in cui sono installati impianti pressurizzati a sprinkler.

(6) B15 è sufficiente per le paratie divisorie tra le cucine, da un lato, e le celle frigorifere e le dispense, dall'altro.»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le soffittature e i rivestimenti delle pareti, comprese le relative strutture di sostegno, delle sale di ritrovo non dotate di un impianto pressurizzato a sprinkler a norma dell'articolo 10.03*a* sono costruiti con materiali non combustibili, fatta eccezione per le relative superfici, che sono almeno ad infiammabilità ritardata. La prima frase non si applica alle saune.»;

c) è inserito il seguente paragrafo 7 bis:

«7 *bis* Le tende e le installazioni mobili simili che servono a riparare in tutto o in parte le zone del ponte e le loro strutture di sostegno sono almeno ad infiammabilità ritardata.»;

25) all'articolo 15.14, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le navi passeggeri sono provviste di serbatoi di raccolta delle acque reflue domestiche in conformità del paragrafo 2 del presente articolo o di adeguati impianti di depurazione in conformità del capo 14*a*.»;

26) l'articolo 22*a*.04 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 22a.04*

Galleggiabilità e stabilità

1. Alle imbarcazioni di lunghezza superiore a 110 m, ad eccezione delle navi da passeggeri, si applicano i paragrafi da 2 a 10.

2. I valori di base per il calcolo della stabilità — dislocamento a nave scarica e centro di gravità — sono determinati effettuando un esperimento in pendenza eseguito in conformità all'allegato I della risoluzione IMO MSC 267 (85).

3. Il richiedente dimostra, mediante un calcolo basato sul metodo per sottrazione di carena che la galleggiabilità e la stabilità della nave sono adeguate in caso di allagamento. Tutti i calcoli sono effettuati lasciando libero il galleggiante di inclinarsi longitudinalmente e di immergersi.

La galleggiabilità e la stabilità sufficienti della nave in caso di allagamento sono dimostrate con un carico corrispondente alla massima immersione ed equamente distribuito tra tutte le stive, con il massimo delle scorte e con il pieno di combustibile.

Per i carichi diversificati, il calcolo della stabilità viene effettuato nelle condizioni di carico più sfavorevoli. Questo calcolo di stabilità viene effettuato a bordo.

A tal fine la prova matematica di sufficiente stabilità è effettuata sia per le fasi intermedie di allagamento (25 %, 50 % e 75 % di allagamento e, se del caso, per la fase immediatamente precedente l'equilibrio trasversale) che per la fase finale di allagamento, nelle condizioni di carico specificate sopra.

4. Per le situazioni di avaria si assumono i valori seguenti:

a) dimensioni della falla laterale:

estensione longitudinale:	minimo 0,10 L
estensione trasversale:	0,59 m
estensione verticale:	dal fondo verso l'alto senza limitazione;

b) dimensioni della falla sul fondo:

estensione longitudinale: minimo 0,10 L

estensione trasversale: 3,00 m

estensione verticale: dalla base fino a 0,39 m, escluso il pozzo di sentina;

c) tutte le paratie situate nella zona interessata dalla falla sono considerate danneggiate e la distribuzione di tali paratie è pertanto studiata in modo da garantire la galleggiabilità dopo l'allagamento di due o tre compartimenti contigui, posti sulla stessa linea longitudinale. Per quanto riguarda la sala macchine principale, è preso in considerazione un solo compartimento, vale a dire che si considerano intatte le paratie che delimitano le estremità della sala macchine.

Nel caso di avaria localizzata sul fondo della nave, si considerano allagati anche i compartimenti trasversali allo scafo;

d) permeabilità

si assume una permeabilità del 95 %.

Se tramite prova di calcolo la permeabilità media di un compartimento risulta inferiore al 95 %, può essere assunto invece tale valore.

I valori utilizzati non devono essere inferiori a:

— sale macchine e locali di servizio: 85 %,

— stive di carico: 70 %,

— doppi fondi, serbatoi per il combustibile, cisterne di zavorra ecc., a seconda che tali serbatoi, in base alla loro destinazione, debbano essere considerati pieni o vuoti, affinché il galleggiamento sia garantito alla massima immersione ammissibile: 0 o 95 %;

e) il calcolo dell'effetto della superficie libera nelle fasi intermedie di allagamento si basa sulla superficie lorda dei compartimenti in avaria.

5. Per tutte le fasi intermedie di allagamento di cui al paragrafo 3 sono soddisfatti i seguenti criteri:

a) l'angolo di sbandamento φ nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione non deve superare 15° (5° quando i container non sono messi in sicurezza);

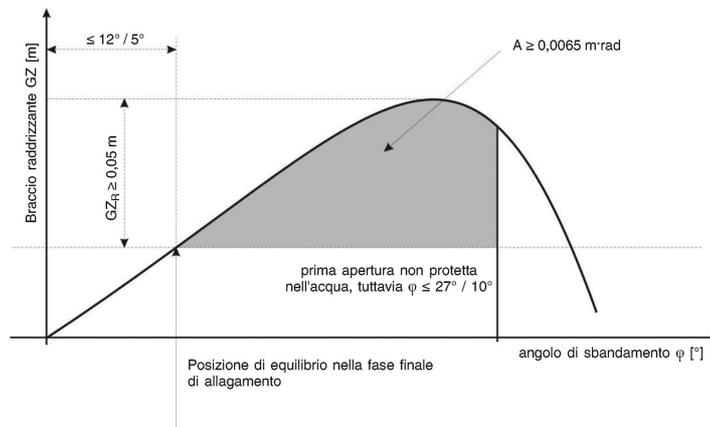
b) oltre allo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione, la parte positiva della curva del braccio raddrizzante mostra un valore del braccio raddrizzante di GZ ≥ 0,02 m (0,03 m quando i container non sono messi in sicurezza) anteriormente all'immersione della prima apertura non protetta o prima che sia raggiunto un angolo di sbandamento φ di 27° (15° quando i container non sono messi in sicurezza);

c) le aperture non a tenuta stagna non sono immerse prima che sia stato raggiunto lo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione.

6. Durante la fase finale di allagamento, sono soddisfatti i seguenti criteri:

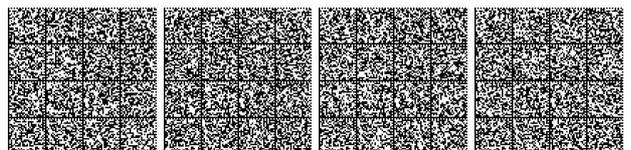
a) il bordo inferiore di qualsiasi apertura non a tenuta stagna (ad esempio porte, finestre, portelli d'accesso) si trova ad almeno 0,10 m sopra la linea di galleggiamento danneggiata;

b) l'angolo di sbandamento φ nella posizione di equilibrio non deve superare 12° (5° quando i container non sono messi in sicurezza);

c) oltre allo sbandamento nella posizione di equilibrio della fase intermedia in questione, la parte positiva della curva del braccio raddrizzante mostra un valore del braccio raddrizzante di GZ ≥ 0,05 m e l'area sotto la curva raggiunge almeno 0,0065 m.rad anteriormente all'immersione della prima apertura non protetta o prima che sia raggiunto un angolo di sbandamento φ di 27° (10° quando i container non sono messi in sicurezza);

d) se delle aperture non a tenuta stagna vengono immerse prima che venga raggiunta la posizione di equilibrio, le sale che consentono l'accesso sono considerate allagate ai fini del calcolo della stabilità in avaria.

7. Se ci sono aperture di bilanciamento trasversale per ridurre l'allagamento asimmetrico, vengono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) per il calcolo del bilanciamento trasversale si applica la risoluzione IMO A.266 (VIII);

b) sono automatiche;

c) non sono dotate di dispositivi di interruzione dell'erogazione;

d) il tempo totale consentito per il riequilibrio non supera i 15 minuti.

8. Se le aperture attraverso le quali l'allagamento può estendersi anche ai compartimenti non danneggiati possono essere chiuse a tenuta stagna, i dispositivi di chiusura recano le seguenti istruzioni facilmente leggibili su entrambi i lati:

"chiudere immediatamente dopo il passaggio".

9. La prova di calcolo di cui ai paragrafi da 3 a 7 si considera fornita se i calcoli di stabilità in situazione di avaria effettuati in base alla procedura di cui alla parte 9 delle regole allegate all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile (in appresso "ADN") hanno dato esito positivo.

10. Se necessario per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3, il piano di massima immersione è nuovamente determinato.»;

27) all'articolo 22*a*.05, paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) sono costruite con un doppio scafo in conformità all'ADN, laddove alle navi da carico secco si applicano le sezioni da 9.1.0.91 a 9.1.0.95, e alle navi cisterna il paragrafo 9.3.2.11.7 e le sezioni da 9.3.2.13 a 9.3.2.15 o il paragrafo 9.3.3.11.7 e le sezioni da 9.3.3.13 a 9.3.3.15 della parte 9 dell'ADN;»

28) all'articolo 24.02, paragrafo 2, la tabella è sostituita dalla seguente:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	Possono sempre essere usate luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009.»;

b) sono inserite le seguenti voci per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990.	Un impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990 può essere installato e utilizzato fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo il 31.12.2009, in ogni caso al più tardi fino al 31.12.2011, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.
	Indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990.	Gli indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990 e che sono stati installati prima dell'1.1.2000, possono essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo l'1.1.2015, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.

	Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata omologati dopo l'1.1.1990	Un impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati il 1º gennaio 1990 o successivamente a tale data, a norma dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli impianti radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno possono continuare ad essere installati e utilizzati in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.»;

c) è inserita la seguente voce per l'articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b):

Articolo e f	Contenut	Scadenze e osservazioni
«10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b)	Recipienti in acciaio o in altro materiale solido e non infiammabile, in grado di contenere almeno 10 litri	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

d) le voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4, e 11.04, paragrafo 2, sono sostituite dalle seguenti:

Articolo e f	Contenut	Scadenze e osservazioni
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Attrezzatura del bordo esterno dei ponti, dei ponti laterali e dei posti di lavoro Altezza dei battenti	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020 N.S.T, al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
11.04, paragrafo 1 Paragrafo 2	Ampiezza libera del ponte laterale Parapetti dal lato mare su navi di L< 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo de certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035, pe imbarcazioni di larghezza superiore a 7,30 m N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo de certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020»;

e) la voce per l'articolo 11.12 è sostituita dalla seguente:

«11.12, paragrafi 2, 4, 5 e 9	Targhetta del costruttore, dispositivi di protezione, certificati a bordo	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2015.»;

f) le voci per l'articolo 15.03, paragrafi da 7 a 13, sono sostituite dalle seguenti:

«Paragrafi 7 e 8	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
Paragrafo 9	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045

	Dimensioni verticali della falla sul fondo dell'imbarcazione	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo de certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045 N.S.T. applicabile alle navi con ponti a tenuta stagna s una distanza minima di 0,50 m e meno di 0,60 m da fondo che hanno ottenuto un certificato comunitario altra licenza di traffico anteriormente al 31.12.2005
	Compartimentazione 2	N.S.T
Paragrafi da 10 a 13	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045»;

g) la voce relativa all'articolo 15.06, paragrafo 1, lettera a), è sostituita dalla seguente:

Articolo 15.06, paragrafo 1, primo comma	Zona passeggeri sotto il ponte di compartimentazione dietro la paratia di collisione e di fronte alla paratia del gavone di poppa.	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
Articolo 15.06, paragrafo 1, secondo comma	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

h) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 15, è sostituita dalla seguente:

«Paragrafo 15	Requisiti per spazi chiusi all'interno della sovrastruttura che consiste totalmente o in parte di finestre panoramiche.	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045
	Requisiti degli spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario»;

i) è inserita la seguente voce per il testo relativo all'articolo 15.11, paragrafo 7 bis:

«Paragrafo 7 bis	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario»;

29) nella tabella dell'articolo 24.02, paragrafo 2, dopo le rubriche relative al capo 12 sono inserite le seguenti rubriche relative al capo 14*a*:

	CAPO 14*a*	
«Articolo 14*a*.02, paragrafo 2, tabelle 1 e 2 e paragrafo 5	Valori limite/controllo e omologazioni	N.S.T. nella misura in cui a) i valori limite e di controllo non superano i valori di cui all'articolo 14*a*.02 di più del fattore 2 b) l'impianto di depurazione di bordo è provvisto di un certificato del fabbricante o di un perito attestante che esso è in grado di gestire le situazioni di carico tipiche a bordo della nave c) è in funzione un sistema di gestione dei fanghi di depurazione adeguato alle condizioni operative dell'impianto di depurazione presente sulla nave passeggeri»;

30) la tabella di cui all'articolo 24.06, paragrafo 5, è così modificata:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	Possono sempre essere usate luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009.	1.12.2013»;

b) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990.	Un impianto di navigazione radar autorizzato prima dell'1.1.1990 può essere installato e utilizzato fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo il 31.12.2009, in ogni caso al più tardi fino al 31.12.2011, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990.	Gli indicatori della velocità di accostata autorizzati prima dell'1.1.1990 e che sono stati installati prima dell'1.1.2000, possono essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario dopo l'1.1.2015, in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata autorizzati dopo l'1.1.1990	Un impianto radar e indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati successivamente al 1º gennaio 1990 a norma dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli impianti radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e dei requisiti minimi e delle condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno, possono continuare ad essere installati e utilizzati in presenza di un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.	1.12.2013»;

c) è inserita la seguente voce per l'articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b):

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«Articolo 10.02, paragrafo 1, seconda frase, lettera b)	Recipienti in acciaio o in altro materiale solido e non infiammabile, in grado di contenere almeno 10 litri	N.S.T., al più tardi alla data di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

d) sono inserite le seguenti voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4 e 11.04, paragrafo 2:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni	Valido per le imbarcazioni con certificato o altra licenza di navigazione anteriore alla data indicata
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Altezza di paratie e mastre e parapetti dal lato mare	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020	1.12.2013
	Altezza dei battenti	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035	
11.04, paragrafo 2	Parapetti dal lato mare su navi di L < 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020	1.12.2013»;

e) all'articolo 11.12 è inserita la voce seguente:

«11.12, paragrafi 2, 4, 5 e 9	Targhetta del costruttore, dispositivi di protezione, certificati a bordo	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2015.	1.12.2013»;

f) le voci per l'articolo 15.03, paragrafi da 7 a 13, sono sostituite dalle seguenti:

«15.03, paragrafi 7 e 8	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
paragrafo 9	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013

	Dimensioni verticali della falla sul fondo dell'imbarcazione	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045 N.S.T. applicabile alle navi con ponti a tenuta stagna su una distanza minima di 0,50 m e meno di 0,60 m dal fondo di navi che hanno ottenuto un certificato comunitario o altra licenza di traffico anteriormente al 31.12.2005	1.12.2013
	Compartimentazione 2	N.S.T	
paragrafi da 10 a 13	Stabilità in avaria	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013»;

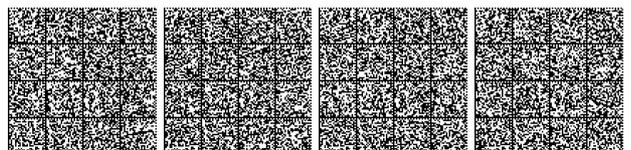
g) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 1, è sostituita dalla seguente:

«Articolo 15.06, paragrafo 1, primo comma	Zone passeggeri sotto il ponte di compartimentazione e di fronte alla paratia del gavone di poppa.	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
Articolo 15.06, paragrafo 1, secondo comma	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

h) la voce per l'articolo 15.06, paragrafo 15, è sostituita dalla seguente:

«Paragrafo 15	Requisiti per spazi chiusi all'interno della sovrastruttura che consiste totalmente o in parte di finestre panoramiche.	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2045	1.12.2013
	Requisiti degli spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

i) è inserita la seguente voce per l'articolo 15.11, paragrafo 7:

«Paragrafo 7 *bis*	Spazi chiusi	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario	1.12.2013»;

31) nella tabella dell'articolo 24.06, paragrafo 5, dopo le rubriche relative al capo 11 sono inserite le seguenti rubriche relative al capo 14*a*:

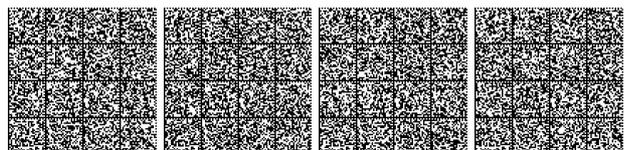
	CAPO 14*a*		
«Articolo 14*a*.02, paragrafo 2, tabelle 1 e 2 e paragrafo 5	Valori limite/controllo e omologazioni	N.S.T. nella misura in cui a) i valori limite e di controllo non superano i valori di cui all'articolo 14*a*.02 di più del fattore 2 b) l'impianto di depurazione di bordo è provvisto di un certificato del fabbricante o di un perito attestante che esso è in grado di gestire le situazioni di carico tipiche a bordo della nave c) è in funzione un sistema di gestione dei fanghi di depurazione adeguato alle condizioni operative dell'impianto di depurazione presente sulla nave passeggeri	1.12.2013»;

32) la tabella di cui all'articolo 24*a*.02, paragrafo 2, è così modificata:

a) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.05, paragrafo 1:

«7.05, paragrafo 1	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose	Luci di navigazione, loro alloggiamenti, accessori e sorgenti luminose che soddisfano — i requisiti relativi al colore e all'intensità luminosa delle luci di navigazione e relativi all'ammissione di segnali luminosi per la navigazione sul Reno, a partire dal 30 novembre 2009 oppure — i corrispondenti requisiti di uno Stato membro a partire dal 30 novembre 2009 possono essere sempre usate.»;

b) è inserita la seguente voce per l'articolo 7.06, paragrafo 1:

«7.06, paragrafo 1	Impianti di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata	Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati e installati ai sensi delle norme di uno Stato membro anteriormente al 31 dicembre 2012 possono continuare ad essere installati e utilizzati fino al rilascio o al rinnovo del certificato comunitario successivamente al 31 dicembre 2018. Tali sistemi devono essere registrati nel certificato comunitario con il numero 52.
		Gli impianti di navigazione radar e gli indicatori della velocità di accostata che sono stati autorizzati a decorrere dal 1° gennaio 1990 ai sensi della normativa sui requisiti minimi e le condizioni di prova previsti per gli impianti di navigazione radar utilizzati per la navigazione interna sul Reno e ai sensi della normativa sui requisiti minimi e le condizioni di prova previsti per gli indicatori della velocità di accostata utilizzati nella navigazione interna sul Reno possono continuare ad essere installati e utilizzati, a condizione che sia disponibile un certificato di installazione valido ai sensi della presente direttiva o della risoluzione CCNR 1989-II-35.»;

c) le voci per gli articoli 11.02, paragrafo 4 e 11.04, paragrafo 2, sono sostituite dalle seguenti:

Articolo e paragrafo	Contenuto	Scadenze e osservazioni
«11.02, paragrafo 4, prima frase	Attrezzatura del bordo esterno dei ponti, dei ponti laterali e dei posti di lavoro Altezza di paratie e mastre	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020 N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020
11.04, paragrafo 1	Ampiezza libera del ponte laterale	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo de certificato comunitario posteriormente all'1.1.2035, pe imbarcazioni di larghezza superiore a 7,30 m
paragrafo 2	Parapetti dal lato mare su navi di L< 55 m con locali solo a poppa	N.S.T., al più tardi alla data di rilascio o di rinnovo del certificato comunitario posteriormente all'1.1.2020»;

33) nella tabella dell'articolo 24*a*.02, paragrafo 2, dopo le rubriche relative al capo 12 sono inserite le seguenti rubriche relative al capo 14*a*:

	CAPO 14*a*	
«Articolo 14*a*.02, paragrafo 2, tabelle 1 e 2 e paragrafo 5	Valori limite/controllo e omologazioni	N.S.T. nella misura in cui a) i valori limite e di controllo non superano i valori di cui all'articolo 14*a* .02 di più del fattore 2 b) l'impianto di depurazione di bordo è provvisto di un certificato del fabbricante o di un perito attestante che esso è in grado di gestire le situazioni di carico tipiche a bordo della nave c) è in funzione un sistema di gestione dei fanghi di depurazione adeguato alle condizioni operative dell'impianto di depurazione presente sulla nave passeggeri»;

34) nell'appendice I è aggiunta la voce seguente:

Figura 10 Indossare giubbetto di salvataggio

Colore : blu/bianco

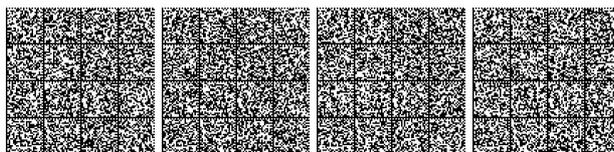
35) l'appendice II è modificata come segue:

a) l'indice è modificato come segue:

i) al numero 4, il titolo è sostituito dal seguente:

«Applicazione di disposizioni transitorie»;

ii) al numero 6, il titolo è sostituito dal seguente «Applicazione di norme al capitolo 15»;

iii) sono aggiunti i numeri seguenti:

«N. 26: Esperti/persone competenti

N. 27: Imbarcazioni da diporto»;

b) l'istruzione amministrativa n. 4 è sostituita dalla seguente:

«**ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 4**

Applicazione di disposizioni transitorie
(Capi da 15 a 22*b* , capo 24 e capo 24*a* dell'allegato II)

1. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NELL'UNIRE PARTI DI IMBARCAZIONI

1.1. **Principi**

Quando vengono unite parti di navi diverse, la protezione dello status quo viene concessa solo alle parti che appartengono alla nave che conserva il certificato comunitario. Le disposizioni transitorie, quindi, possono essere invocate solo per tali parti. Le altre parti verranno trattate come una nave di nuova costruzione.

1.2. **Applicazione delle disposizioni transitorie nei dettagli**

1.2.1. Quando vengono unite parti di navi diverse, le disposizioni transitorie possono essere invocate solo per quelle parti che appartengono alla nave che conserva il certificato comunitario.

1.2.2. Le parti che non appartengono alla nave che conserva il proprio certificato navale verranno trattate come un'imbarcazione di nuova costruzione.

1.2.3. Dopo che ad una nave è stata aggiunta una parte di un'altra nave, la prima riceve il numero di identificazione navale europeo dell'imbarcazione, che conserva il suo certificato comunitario come l'imbarca- zione trasformata.

1.2.4. Quando viene mantenuto un certificato già esistente dell'Unione o viene rilasciato un nuovo certificato comunitario per un'imbarcazione che ha subito una trasformazione, viene aggiunto al certificato comunitario l'anno di costruzione della parte più vecchia dell'imbarcazione.

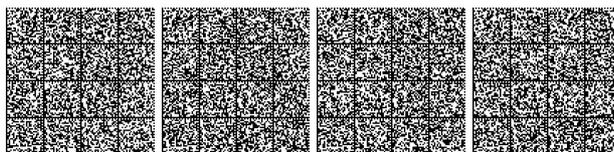
1.2.5. Se ad un'imbarcazione viene aggiunta una nuova sezione di prua, anche il motore per l'elica di prua installato nella sezione anteriore deve soddisfare i requisiti in vigore.

1.2.6. Se ad una nave viene aggiunta una nuova sezione di poppa, anche i motori installati nella sezione di poppa devono soddisfare i requisiti in vigore.

1.3. **Esempi esplicativi**

1.3.1. Viene costruita una nave partendo da due navi più vecchie (nave 1 anno di costruzione 1968; nave 2 anno di costruzione 1972). Viene utilizzata l'intera nave 1 tranne la sezione di prua; viene utilizzata la sezione di prua della nave 2. La nave così costruita riceve il certificato comunitario della nave 1. La sezione di prua della nave così costruita deve ora essere dotata tra l'altro di alloggiamenti per le ancore.

1.3.2. Viene costruita una nave partendo da due navi più vecchie (nave 1 anno di costruzione 1975; nave 2 anno di costruzione 1958, componente più vecchio 1952). Viene utilizzata l'intera nave 1 tranne la sezione di prua; viene utilizzata la sezione di prua della nave 2. La nave così costruita riceve il certificato comunitario della nave 1. La sezione di prua della nave così costruita deve ora essere dotata tra l'altro di alloggiamenti per le ancore. Il componente più vecchio della nave 2 originale, con anno di costruzione 1952, viene aggiunto al certificato comunitario.

1.3.3. La sezione di poppa di una nave il cui anno di costruzione è il 2001 è aggiunta ad una nave il cui anno di costruzione è il 1988. Il motore della nave il cui anno di costruzione è il 1988 deve restare nella nave. In questo caso il motore deve essere omologato. Il motore dovrebbe essere omologato anche se si trattasse del motore presente nella sezione di poppa del 2001.

2. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NEL CASO DI UN CAMBIAMENTO NEL TIPO DI IMBARCAZIONE (DESTINAZIONE D'USO DELL'IMBARCAZIONE)

2.1. **Principi**

2.1.1. In qualsiasi decisione sull'applicazione di disposizioni transitorie nel caso di modifica del tipo di imbarcazione (tipo della nave; destinazione d'uso della nave), per quanto riguarda l'allegato II della presente direttiva le considerazioni di sicurezza sono essenziali.

2.1.2. Si è in presenza di una modifica nel tipo dell'imbarcazione se i requisiti di sicurezza che si applicano al nuovo tipo di imbarcazione sono diversi da quelli previsti per il vecchio tipo; è quanto avviene se le disposizioni speciali dei capi da 15 a 22*b* dell'allegato II sono applicabili al nuovo tipo mentre non lo erano nel caso del vecchio tipo.

2.1.3. Nel caso di una modifica nel tipo dell'imbarcazione, tutte le disposizioni speciali e tutti i requisiti specifici a questo tipo di imbarcazione devono essere pienamente rispettati; le disposizioni transitorie non possono essere invocate per questi requisiti. Questo si applica alle parti che sono prese dall'imbarcazione esistente e sono soggette a tali requisiti speciali.

2.1.4. La trasformazione di una nave cisterna in una nave da carico secco non costituisce una modifica nel tipo di imbarcazione definita al punto 2.1.2.

2.1.5. Nel caso della trasformazione di una nave cabinata in un battello per escursioni giornaliere, tutte le nuove parti devono soddisfare pienamente i requisiti vigenti.

2.2. **Applicazione delle disposizioni transitorie nei dettagli**

2.2.1. L'articolo 24.02, paragrafo 2 (NST), rispettivamente articolo 24*a* .02, paragrafo 2, si applica alle parti dell'imbarcazione che vengono rinnovate; quindi le nuove parti dell'imbarcazione non possono essere soggette alle disposizioni transitorie.

2.2.2. Per le parti dell'imbarcazione che non sono trasformate, continuano ad essere applicabili le disposizioni transitorie tranne le parti di cui al punto 2.1.3, seconda frase.

2.2.3. Se sono modificate le dimensioni della nave, non si applicano più le disposizioni transitorie a quelle parti dell'imbarcazione che sono connesse a tale modifica (ad esempio paratia di collisione, bordo libero e ancora).

2.2.4. Nel caso di una modifica nel tipo dell'imbarcazione, si applicano i requisiti speciali dell'allegato II applicabili solo al nuovo tipo di imbarcazione. Tutte le parti ed elementi degli equipaggiamenti che sono interessati dalla trasformazione dell'imbarcazione devono soddisfare i requisiti vigenti previsti alle parti II e III dell'allegato II.

2.2.5. All'imbarcazione viene rilasciato un certificato comunitario nuovo o modificato e viene inserita una nota ai campi 7 e 8 del certificato sia della costruzione originale che della trasformazione.

2.3. **Esempi esplicativi**

2.3.1. Una nave da carico (anno di costruzione 1996) viene trasformata in nave passeggeri. Si applica quindi il capo 15 dell'allegato II all'intera nave, senza invocare le disposizioni transitorie. Se la sezione di prua non è modificata secondo i piani di trasformazione o a norma del capo 15, non è necessario che la nave presenti degli alloggiamenti delle ancore a norma dell'articolo 3.03.

2.3.2. Un rimorchiatore (anno di costruzione 1970) viene trasformato in uno spintore. La trasformazione materiale consiste unicamente nel modificare le attrezzature del ponte e installare un dispositivo di spinta. Restano applicabili tutte le disposizioni transitorie per una nave del 1970, tranne per i capi 5, 7 (in parte), l'articolo 10.01 e l'articolo 16.01.

2.3.3. Una motonave cisterna (anno di costruzione 1970) viene trasformata in uno spintore. La trasformazione materiale consiste nel separare la sezione di prua da quella di carico, nonché nel modificare le attrezzature del ponte e installare un dispositivo di spinta. Restano applicabili tutte le disposizioni transitorie per una nave del 1970, tranne per quanto riguarda le disposizioni dei capi 5, 7 (in parte), l'articolo 10.01 e l'articolo 16.01.

2.3.4. Una motonave cisterna è trasformata in una motonave per trasporto merci. La motonave per trasporto merci deve soddisfare i requisiti vigenti in materia di sicurezza del posto di lavoro, in particolare quelli di cui all'articolo 11.04 del capo 11 dell'allegato II.

3. APPLICAZIONE DI DISPOSIZIONI TRANSITORIE NEL CASO DI TRASFORMAZIONE DI NAVI PASSEGGERI

3.1. **Applicazione delle disposizioni transitorie**

3.1.1. Le misure di trasformazione che si rendono necessarie per conformarsi ai requisiti del capo 15, indipendentemente da quando vengono eseguite, non costituiscono una trasformazione "C" ai sensi dell'arti- colo 24.02, paragrafo 2, dell'articolo 24.03, paragrafo 1 o dell'articolo 24.06, paragrafo 5, dell'allegato II, rispettivamente articolo 24*a* .02, articolo 24*a* .03.

3.1.2. Nel caso della trasformazione di una nave cabinata in un battello per escursioni giornaliere, tutte le nuove parti devono soddisfare pienamente i requisiti vigenti.

3.2. **Esempi esplicativi**

3.2.1. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1995) deve avere un secondo sistema di propulsione indipendente installato al più tardi entro il 1° gennaio 2015. Se non sono effettuate altre trasformazioni intenzionali su una nave passeggeri, non è necessario eseguire un calcolo di stabilità in conformità ai nuovi requisiti, ma se vi è la necessità oggettiva di farlo, un calcolo di stabilità può essere effettuato in conformità ai requisiti di stabilità originali di uno Stato membro.

3.2.2. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1994, certificato navale rinnovato l'ultima volta nel 2012) verrà allungata di 10 metri nel 2016. Inoltre, tale imbarcazione dovrà ricevere un secondo sistema di propulsione indipendente. Si renderà anche necessario un nuovo calcolo di stabilità, che dovrà essere eseguito a norma del capo 15 per la compartimentazione 1 e la compartimentazione 2.

3.2.3. Una nave passeggeri (anno di costruzione 1988) riceve un sistema di propulsione più potente incluse le eliche. Si tratta di una trasformazione così importante da rendere necessario un calcolo di stabilità. Esso deve essere eseguito in conformità ai requisiti in vigore.»;

c) l'istruzione amministrativa n. 6 è sostituita dalla seguente:

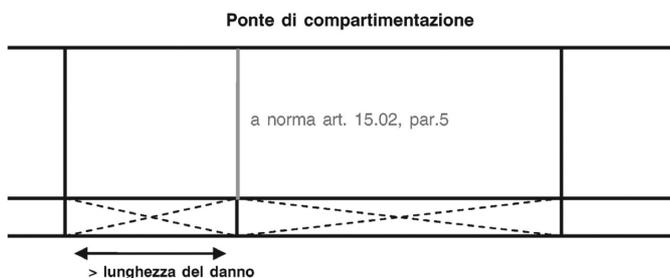
«ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 6

Applicazione dei requisiti essenziali del capo 15 Suddivisioni dei locali

Requisiti transitori per recinzioni costituite da tendoni o installazioni mobili simili

(Articolo 15.02, paragrafo 5, articolo 15.03, paragrafo 4, articolo 15.03, paragrafo 9, dell'allegato II)

1. SUDDIVISIONI DEI LOCALI (ARTICOLO 15.02, PARAGRAFO 5)

A norma dell'articolo 15.02, paragrafo 5, è concepibile che le suddivisioni a tenuta stagna dei locali, come cisterne a doppio fondo suddivise trasversalmente di lunghezza superiore alla lunghezza del danno da prendere in esame, non vengano incluse nella valutazione. In questo caso potrebbe non essere possibile tener conto della suddivisione trasversale se non viene estesa fino al ponte di compartimentazione. Questo potrebbe portare a suddivisioni inadeguate delle paratie.

Interpretazione del requisito

Se un compartimento a tenuta stagna è più lungo di quanto prevede l'articolo 15.03, paragrafo 9, e contiene suddivisioni locali che formano sottocompartimenti a tenuta stagna, tra i quali può essere contenuta la lunghezza minima del danno, se ne può tener conto nel calcolo della stabilità in avaria.

2. REQUISITI TRANSITORI RELATIVI A SPAZI CHIUSI COSTITUITI DA TENDE O INSTALLAZIONI MOBILI SIMILI RISPETTO ALLA STABILITÀ (ARTICOLO 15.03, PARAGRAFO 5)

Gli spazi chiusi costituiti da tende o installazioni mobili simili possono provocare problemi alla stabilità della nave in quanto, se di dimensioni sufficienti per farlo, influenzano il momento di sbandamento dovuto alla pressione del vento.

Interpretazione del requisito

Nel caso di navi passeggeri per le quali è stato rilasciato un certificato navale la prima volta anteriormente al 1º gennaio 2006, o per le quali viene invocato l'articolo 24.06, paragrafo 2, seconda frase, dopo l'erezione di una recinzione costituita da tendoni o installazioni mobili simili, è necessario procedere ad un nuovo calcolo di stabilità in conformità alla presente direttiva, nella misura in cui il piano laterale A_{wz} supera il 5 % del piano laterale totale A_w di cui bisogna tener conto in ogni caso.»;

d) nell'istruzione amministrativa n. 7 la parte 1 è sostituita dalla seguente:

«PARTE 1:

Ancore speciali autorizzate

Nella tabella di seguito sono riportate le ancore speciali a massa ridotta autorizzate dalle autorità competenti a norma dell'articolo 10.01, paragrafo 5.

Numero di ancora	Riduzione autorizzata della massa dell'ancora (%)	Autorità competente
1. HA-DU	30 %	Germania
2. D'Hone Spezial	30 %	Germania
3. Pool 1 (cava)	35 %	Germania
4. Pool 2 (piena)	40 %	Germania
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Germania
6. Vicinay-Danforth	50 %	Francia
7. Vicinay AC 14	25 %	Francia
8. Vicinay tipo 1	45 %	Francia
9. Vicinay tipo 2	45 %	Francia
10. Vicinay tipo 3	40 %	Francia
11. Stockes	35 %	Francia
12. D'Hone-Danforth	50 %	Germania
13. Ancora Schmitt HHP	40 %	Paesi Bassi
14. Ancora SHI high holding, tipo ST (standard)	30 %	Paesi Bassi
15. Ancora SHI high holding, tipo FB (pienamente bilanciata)	30 %	Paesi Bassi
16. Ancora Klinsmann	30 %	Paesi Bassi
17. Ancora HA-DU-POWER	50 %	Germania»;

e) nell'istruzione amministrativa n. 11, punto 4, dopo la spiegazione relativa alla voce 2 del certificato comunitario, viene inserita la seguente spiegazione della voce 10 del certificato comunitario:

«10. Per quanto riguarda le navi autorizzate a navigare sul Reno, vale a dire

a) quelle pienamente conformi all'allegato II incluse le disposizioni transitorie per il capo 24; e

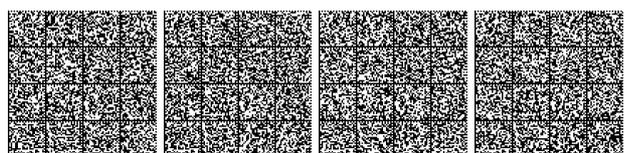
b) quelle che non si avvalgono delle disposizioni transitorie del capo 24 *a* o delle riduzioni previste all'allegato IV,

viene aggiunto quanto segue al trattino "— sulle vie navigabili della Comunità nella(e) zona(e)":

a) Reno; o

b) zona R.»;

al punto 4 la spiegazione relativa alla voce 43 del certificato comunitario è modificata come segue:

«43. In questa rubrica non vanno indicati gli estintori portatili prescritti da altre norme di sicurezza, ad esempio l'Accordo europeo relativo al trasporto di sostanze pericolose per via navigabile (ADN).»;

f) nell'istruzione amministrativa n. 17 la sezione 3 è sostituita dalla seguente:

«3. COLLAUDO

3.1. I sistemi di allarme antincendio devono essere controllati da un esperto:

a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

c) periodicamente, almeno ogni due anni.

Nel caso delle sale macchine e dei locali caldaie tali controlli devono essere effettuati in diverse condizioni di esercizio delle macchine e in condizioni di ventilazione varianti. Le ispezioni di cui alla sottosezione c) supra possono anche essere effettuate da una persona competente di un'impresa specializzata nei sistemi antincendio.

3.2. La persona competente o l'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.»;

g) nell'istruzione amministrativa n. 18 la sezione 4 è sostituita dalla seguente:

«4. Si considerano soddisfatti anche i requisiti di cui ai punti 2 e 3 se, per ciascuna delle due parti, sono rispettati i requisiti di stabilità enunciati alla sezione 9.1.0.95.2 dell'Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose per via navigabile (ADN).»;

h) nell'istruzione amministrativa n. 21 la sezione 8 è sostituita dalla seguente:

«8. Collaudo

8.1. La luminescenza degli impianti LLL deve essere verificata da un esperto

a) prima che essi siano messi in servizio per la prima volta;

b) prima che essi siano reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e c) periodicamente, almeno ogni cinque anni.

Le ispezioni di cui alla sottosezione c) supra possono essere effettuate anche da una persona competente formata nei sistemi di indicazioni di sicurezza.

8.2. La persona competente o l'esperto che ha effettuato il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

8.3. Se, dopo una sola misurazione, la luminescenza non raggiunge i requisiti di cui alla presente istruzione amministrativa, le misurazioni devono essere eseguite almeno in dieci punti equidistanti. Se più del 30 % delle misurazioni non soddisfa i requisiti della presente istruzione amministrativa, i sistemi di indicazioni di sicurezza devono essere sostituiti. Se una percentuale compresa tra il 20 % e il 30 % delle misurazioni non soddisfa i requisiti della presente istruzione amministrativa, i sistemi di indicazioni di sicurezza devono essere nuovamente controllati entro un anno.»;

i) nell'istruzione amministrativa n. 24 la sezione 4 è sostituita dalla seguente:

«4. Taratura e ispezione dei rilevatori di fughe di gas, sostituzione di parti con durata di funzionamento limitata

4.1. I rilevatori di fughe di gas devono essere tarati e ispezionati da un esperto o da una persona competente secondo le indicazioni del fabbricante:

a) prima di essere messi in servizio per la prima volta;

b) prima di essere reimmessi in servizio dopo una modifica o una riparazione importante; e

c) periodicamente.

La persona competente o l'esperto che ha effettuato la taratura e il controllo redige e firma un attestato di ispezione che ne reca la data.

4.2. Le parti dei sistemi di segnalazione dei gas che hanno una durata di funzionamento limitata devono essere debitamente sostituite prima della scadenza della durata di funzionamento specificata.»;

j) sono aggiunte le seguenti istruzioni amministrative n. 26 e n. 27:

«ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 26

Esperti e persone competenti

(Articolo 1.01, paragrafi 106 e 107, dell'allegato II)

Esperti

Sono necessari degli esperti per eseguire i collaudi che comportano conoscenze specialistiche vuoi per la complessità dei sistemi vuoi per il livello di sicurezza richiesto. Tra i soggetti autorizzati ad eseguire tali collaudi figurano le seguenti persone o istituzioni:

— gli organismi di classificazione che dispongono delle necessarie conoscenze interne o che hanno la responsabilità, in base all'autorizzazione ricevuta, di ricorrere a personale o istituzioni esterni e possiedono i sistemi di controllo della qualità necessari per selezionare tali persone o istituzioni,

— i membri delle commissioni di ispezione o i dipendenti delle autorità pertinenti,

— persone o istituzioni ufficialmente autorizzate in possesso delle conoscenze riconosciute ai fini della portata dell'autorizzazione nel settore pertinente, quando gli organismi di ispezione delle navi possono anche rilasciare tale autorizzazione nella loro capacità di agenzie pubbliche, idealmente sulla base di un sistema di garanzia della qualità. Si considera inoltre autorizzata una persona o un'istituzione che ha superato una procedura di selezione ufficiale che esamina in modo specifico il possesso delle conoscenze e dell'esperienza richieste.

Persone competenti

Sono necessarie delle persone competenti, ad esempio, per condurre ispezioni dirette e controlli del funzionamento periodici sugli impianti di sicurezza. I seguenti soggetti possono essere considerati persone competenti:

— persone che, sulla base della loro formazione ed esperienza professionale, hanno conoscenze sufficienti per poter valutare situazioni e circostanze specifiche, ad esempio, comandanti, ufficiali di sicurezza delle compagnie di navigazione, membri dell'equipaggio con pertinente esperienza,

— compagnie che hanno acquisito conoscenze specialistiche sufficienti sulla base del loro lavoro regolare, ad esempio cantieri o imprese di installazione,

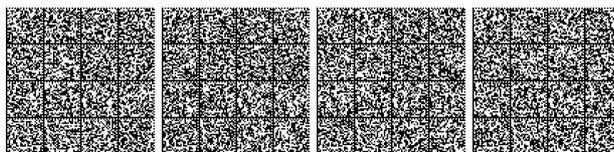
— fabbricanti di sistemi specifici (ad esempio sistemi antincendio, attrezzature di controllo).

Terminologia

Tedesco	Inglese	Francese	Neerlandese
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Collaudi

La tabella che segue riassume il calendario dei collaudi, inclusa la frequenza e il tipo di ispettore richiesto per eseguirli. La presente tabella ha carattere esclusivamente informativo.

Norma	Oggetto	Intervallo massimo delle prove	Ispettore
Articolo 6.03, paragrafo 5	Cilindri, pompe e motori idraulici	8 anni	Impresa competente
Articolo 6.9, paragrafo 3	Sistema di controllo a motore	3 anni	Persona competente
Articolo 8.01, paragrafo 2	Recipienti a pressione	5 anni	Esperto
Articolo 10.03, paragrafo 5	Estintori portatili	2 anni	Persona competente
Articolo 10.03 a, paragrafo 6, lettera d)	Sistemi antincendio incorporati	2 anni	Persona o impresa competente
Articolo 10.03 b, paragrafo 9, lettera b), dd)	Sistemi antincendio incorporati	2 anni	Persona o impresa competente

Articolo 10.04, paragrafo 3	Scialuppe gonfiabili	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 10.05, paragrafo 3	Giubbetti di salvataggio	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 11.12, paragrafo 6	Gru	10 anni	Esperto
Articolo 11.12, paragrafo 7	Gru	1 anno	Persona competente
Articolo 14.13	Impianti a gas liquefatto	3 anni	Esperto
Articolo 15.09, paragrafo 9	Mezzi di salvataggio	Come specificato dal fabbricante	
Articolo 15.10, paragrafo 9	Resistenza isolante, messa a terra	Prima che scada la validità del certificato comunitario	
Istruzione amministrativa n. 17	Sistemi di allarme antincendio	2 anni	Esperto o persona competente
Istruzione amministrativa n. 21	Sistemi di indicazioni di sicurezza	5 anni	Esperto o persona competente
Istruzione amministrativa n. 24	Sistemi di segnalazione dei gas	Come specificato dal fabbricante	Esperto o persona competente

ISTRUZIONE AMMINISTRATIVA N. 27

Imbarcazioni da diporto

(Articolo 21.02, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 7.02, articolo 8.05, paragrafo 5, articolo 8.08, paragrafo 2 e articolo 8.10 dell'allegato II)

1. **Aspetti generali**

Le imbarcazioni da diporto fino a 24 metri di lunghezza, immesse sul mercato, devono conformarsi ai requisiti della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), modificata dalla direttiva 2003/44/CE (**) A norma dell'articolo 3 in combinato disposto con l'articolo 2 della presente direttiva, le imbarcazioni da diporto di 20 metri o più di lunghezza devono avere un certificato comunitario per la navigazione interna che ne attesti la conformità ai requisiti tecnici dell'allegato II. Dato che andrebbe evitata la doppia ispezione o certificazione per determinate attrezzature, sistemazioni e installazioni di imbarcazioni da diporto di nuova costruzione che potrebbe derivare da alcune disposizioni dell'articolo 21.02 dell'allegato II, la presente istruzione amministrativa contiene informazioni su quei requisiti elencati all'articolo 21.02 che sono già sufficientemente disciplinati dalla direttiva 94/25/CE.

2. **Requisiti dell'articolo 21.02 che sono già disciplinati dalla direttiva 94/25/CE**

Per le imbarcazioni da diporto soggette alla direttiva 94/25/CE la commissione di ispezione, per quanto riguarda il rilascio del certificato comunitario per la navigazione interna (ispezione iniziale) non prevede un'ulteriore ispezione o certificazione dei seguenti requisiti dell'articolo 21.02, paragrafo 2, dell'allegato II, a condizione che l'imbarcazione presentata all'ispezione sia stata immessa sul mercato non più di 3 anni prima della data di presentazione alla commissione di ispezione e non siano state apportate modifiche, mentre la dichiarazione di conformità fa riferimento alle seguenti norme armonizzate o a norme equivalenti:

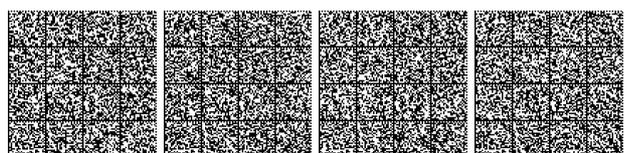
— Articolo 7.02: EN ISO 11591:2000, (Visuale libera)

— Articolo 8.05, paragrafo 5: EN ISO 10088:2001, (Serbatoi per il combustibile e tubolature)

— Articolo 8.08, paragrafo 2: EN ISO 15083:2003, (Pompa di sentina)

— Articolo 8.10: EN ISO 14509, (Emissione acustica)

(*) GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15.
(**) GU L 214 del 26.8.2003, pag. 18.».

36) sono aggiunte le seguenti appendici da VI a VII:

«Appendice VI

Impianti di depurazione di bordo Disposizioni supplementari e modelli di certificati

Indice

PARTE I

Disposizioni supplementari

1. **Marcatura degli impianti di depurazione di bordo**

1.1. L'impianto di depurazione di bordo sottoposto alla prova del tipo deve recare le seguenti informazioni (marcatura):

1.1.1. marchio o denominazione commerciale;

1.1.2. tipo e numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo;

1.1.3. numero di omologazione in conformità della parte IV della presente appendice;

1.1.4. anno di costruzione dell'impianto di depurazione di bordo.

1.2. La marcatura di cui al punto 1.1 deve essere permanente, chiaramente leggibile e indelebile durante tutta la durata di vita dell'impianto di depurazione di bordo. Se sono utilizzate etichette o targhette adesive, esse devono essere apposte in modo tale da permanere in tale posizione per tutta la durata di vita dell'impianto di depurazione di bordo e da renderne impossibile la rimozione senza che ciò ne provochi la distruzione o l'illeggibilità.

1.3. La marcatura deve essere affissa su una parte dell'impianto di depurazione di bordo necessaria per il normale funzionamento di tale impianto e che di norma non ha bisogno di essere sostituita nel corso della durata di vita dello stesso.

1.3.1. La marcatura deve essere affissa in modo tale da essere chiaramente visibile anche dopo che sono stati montate sull'impianto di depurazione di bordo tutte le apparecchiature accessorie necessarie al suo funzionamento.

1.3.2. Se necessario l'impianto di depurazione di bordo deve recare una targhetta supplementare asportabile costruita in un materiale resistente su cui sono riportate tutte le informazioni di cui al punto 1.1; tale targhetta deve essere affissa in modo tale che le informazioni siano chiaramente leggibili e facilmente accessibili anche dopo che l'impianto di depurazione di bordo è stato montato su un'imbarcazione.

1.4. Tutte le parti dell'impianto di depurazione che possono avere un impatto sul trattamento delle acque reflue devono essere chiaramente marchiate e identificate.

1.5. Nella sezione I del certificato di omologazione è indicata l'esatta ubicazione della marcatura di cui al punto 1.1.

2. **Prove**

Nell'appendice VII è illustrata la procedura di prova degli impianti di depurazione di bordo.

3. **Valutazione della conformità della produzione**

3.1. Per quanto concerne la verifica dell'esistenza di disposizioni e procedure soddisfacenti per garantire un effettivo controllo della conformità della produzione preliminarmente al rilascio dell'omologazione, l'autorità competente è tenuta ad accettare, come rispondente ai requisiti, la conformità del fabbricante alla norma armonizzata EN ISO 9001: 2008 (il cui campo di applicazione riguarda la produzione degli impianti di depurazione di bordo di cui trattasi) o a una norma di accreditamento equivalente. Il costruttore deve fornire i dettagli della registrazione e impegnarsi ad informare l'autorità competente di qualsiasi revisione della sua validità o campo di applicazione. Per accertare il coerente rispetto delle disposizioni dell'articolo 14*a*.02, paragrafi da 2 a 5, devono essere eseguite adeguate ispezioni della produzione.

3.2. Il titolare dell'omologazione è tenuto a:

3.2.1. garantire l'esistenza di procedure efficaci di controllo della qualità del prodotto;

3.2.2. avere accesso all'apparecchiatura di prova necessaria per il controllo della conformità di ciascun tipo omologato;

3.2.3. accertarsi che i risultati delle prove siano registrati e che le registrazioni e la relativa documentazione restino disponibili per un periodo da concordare con l'autorità competente;

3.2.4. analizzare attentamente i risultati di ciascuna prova in modo da verificare e garantire la conformità con le caratteristiche dell'impianto di depurazione di bordo, tenendo conto delle normali variazioni nella produzione di serie;

3.2.5. garantire che eventuali campioni prelevati dagli impianti di depurazione di bordo o componenti sottoposti a prova che evidenzino nel tipo di prova in questione una manifesta non conformità siano oggetto di nuovi campionamenti o prove e che siano adottate tutte le misure necessarie per ripristinare la conformità della produzione.

3.3. L'autorità competente che ha concesso l'omologazione del tipo può in ogni momento verificare i metodi di controllo della conformità applicati in ciascuna unità produttiva.

3.3.1. La documentazione di produzione e di prova deve essere messa a disposizione del personale che esegue le prove in occasione di ciascuna di esse.

3.3.2. Qualora la qualità delle prove si riveli insoddisfacente si applica la seguente procedura:

3.3.2.1. si preleva dalla produzione di serie un impianto di depurazione di bordo e lo si sottopone a prova mediante misurazione di campioni prelevati a caso nelle condizioni normali di carico di cui all'appendice VII dopo una giornata di funzionamento. Conformemente ai metodi di prova di cui all'appendice VII, le acque reflue trattate non devono superare i valori di cui alla tabella 2 dell'articolo 14a.02, paragrafo 2;

3.3.2.2. qualora un impianto di depurazione di bordo prelevato dalla produzione di serie non soddisfi i requisiti di cui al punto 3.3.2.1, il costruttore può chiedere che vengano effettuate misurazioni di campioni scelti a caso su un a serie di impianti di depurazione di bordo con le stesse specifiche prelevati dalla produzione di serie. Il nuovo campionamento deve includere il primo impianto di depurazione di bordo inizialmente sottoposto a campionamento. Il fabbricante determina la dimensione "n" della serie in consultazione con l'autorità competente. Gli impianti di depurazione di bordo, ad eccezione di quello iniziale, sono sottoposti a prova mediante misurazione di campioni prelevati a caso. Si determina quindi la media aritmetica dei risultati ottenuti dalla misurazione dei campioni dell'impianto di depurazione di bordo prelevati a caso. La produzione di serie è considerata conforme ai requisiti se è soddisfatta la seguente condizione:

$$\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$$

dove:

k è un fattore statistico che dipende da n e che è dato dalla tabella seguente:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

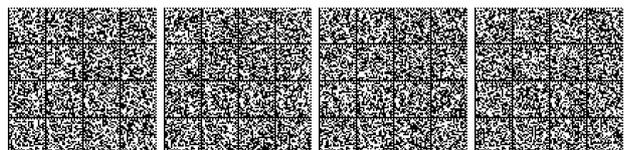
se $n \geq 20$, $k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$

$S_t = \sqrt{\sum_{i=1}^{n} \frac{(x_i - \bar{x})}{n-1}}$, dove xi è qualsiasi risultato individuale ottenuto dal campione casuale n;

L è il valore limite ammissibile di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, per ciascun inquinante analizzato.

3.3.3. In caso di mancato rispetto dei valori di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, viene effettuata una nuova prova a norma del punto 3.3.2.1 e, in caso di risultato negativo, una prova completa a norma del punto 3.3.2.2 secondo la procedura indicata nell'appendice VII. I valori limite di cui alla tabella 1 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, non possono essere superati né per i campioni compositi né per i campioni scelti a caso.

3.3.4. L'autorità competente è tenuta a effettuare prove sugli impianti di depurazione di bordo che siano parzialmente o pienamente operativi sulla base delle informazioni fornite dal fabbricante.

3.3.5. La frequenza normale delle prove di conformità della produzione che l'autorità competente è autorizzata a effettuare è di una prova per anno. In caso di non conformità con i requisiti del punto 3.3.2, l'autorità competente deve garantire che siano adottate tutte le misure necessarie per ripristinare sollecitamente la conformità della produzione.

PARTE II

(MODELLO)

Scheda informativa n.

relativa all'omologazione degli impianti di depurazione di bordo destinati al montaggio sulle imbarcazioni per la navigazione interna

Tipo di impianto di depurazione di bordo: ....

0. Aspetti generali

0.1 Marca (marchio commerciale): ....

0.2 Designazione del tipo di impianto di depurazione di bordo da parte del fabbricante: ....

....

0.3 Codice del tipo del fabbricante corrispondente alle informazioni fornite sull'impianto di depurazione di bordo: ....

....

0.4 Nome e indirizzo del fabbricante: ....

Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: ....

....

0.5 Posizione, codificazione e metodo di affissione del numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo: ..

....

0.6 Posizione e metodo di affissione del numero di omologazione: ....

....

0.7 Indirizzo(i) delle unità di produzione: ....

....

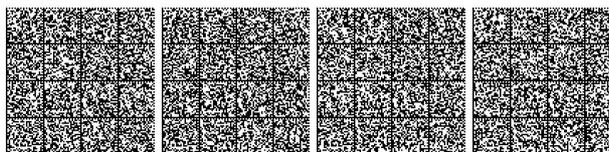
Allegati:

1. Caratteristiche principali del tipo di impianto di depurazione di bordo

2. Criteri dimensionali e di progettazione, specifiche e regolamenti dimensionali applicati

3. Schema dell'impianto di depurazione di bordo con elenco delle parti

4. Schema dell'impianto di prova con elenco delle parti

5 Schema dell'impianto elettrico (schema R/I)

6. Dichiarazione che sono state rispettate tutte le specifiche relative alla sicurezza meccanica, elettrica e tecnica degli impianti di depurazione di bordo e le specifiche relative alla sicurezza dell'imbarcazione

7. Caratteristiche di tutte le parti dell'imbarcazione che sono collegate all'impianto di depurazione di bordo

8. Guida del fabbricante per il controllo dei componenti e parametri relativi dell'impianto di depurazione di bordo che intervengono nel trattamento delle acque reflue in conformità con l'articolo 14*a*.01, paragrafo 10

9. Fotografie dell'impianto di depurazione di bordo

10. Concetti operativi (1)

10.1. Istruzioni per il funzionamento manuale dell'impianto di depurazione di bordo

10.2. Informazioni sulla gestione dei fanghi di depurazione in eccesso (intervalli di scarico)

10.3. Informazioni sulla manutenzione e la riparazione

10.4. Informazioni sugli interventi necessari in caso di stand-by dell'impianto di depurazione di bordo

10.5. Informazioni sugli interventi necessari in caso di operatività di emergenza dell'impianto di depurazione di bordo

10.6. Informazioni relative alle modalità spegnimento, arresto e riavvio dell'impianto di depurazione di bordo

10.7. Informazioni sui requisiti di pretrattamento delle acque reflue delle cucine

11. Altre appendici (elencare qui)

Data, firma del fabbricante dell'impianto di depurazione di bordo

....

([1]) Fasi operative

Ai fini delle prove sono definite le seguenti fasi operative:

a) Operatività in stand-by, quando l'impianto di depurazione di bordo è in funzione ma non ha trattato acque reflue per più di un giorno. Un impianto di depurazione di bordo può essere in stand-by quando, ad esempio, la nave passeggeri non è in servizio per un lungo periodo ed è all'ormeggio.
b) Operatività di emergenza, quando sottoinsiemi individuali di un impianto di depurazione di bordo presentano anomalie che non consentono di trattare le acque reflue come previsto.
c) Modalità spegnimento, arresto e riavvio, quando un impianto di depurazione di bordo è messo fuori servizio per un periodo prolungato (ormeggio invernale) e l'alimentazione è disattivata o quando l'impianto di depurazione di bordo è riavviato all'inizio della stagione.

Addendum

Caratteristiche principali del tipo di impianto di depurazione di bordo

(MODELLO)

1. **Descrizione dell'impianto di depurazione di bordo**

1.1. Fabbricante: ....

1.2. Numero di serie dell'impianto: ....

1.3. Modalità del trattamento: biochimico o meccanico/chimico ([1])

1.4. Serbatoio di stoccaggio delle acque reflue collocato a monte? Sì, … m^3 / No[4]

2. **Criteri dimensionali e di progettazione (incluse eventuali istruzioni speciali di montaggio o restrizioni d'uso)**

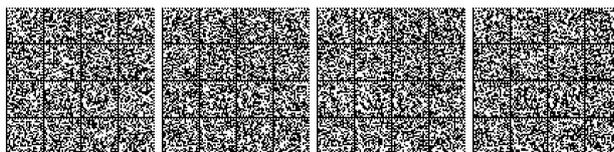
2.1. ....

2.2. ....

3. **Dimensioni dell'impianto di depurazione di bordo**

3.1. Portata volumetrica massima giornaliera di acque reflue Qd (m^3/g) ....

3.2. Carico giornaliero di inquinante BOD_5 (kg/g): ....

([1]) Indicare la voce pertinente.

PARTE III

Certificato di omologazione

(MODELLO)

Timbro dell'autorità competente

Omologazione n.: .... Estensione n.: ....

Notifica di rilascio/estensione/rifiuto/revoca ([1]) dell'omologazione di un impianto di depurazione di bordo a norma della direttiva 2006/87/CE

Motivi dell'eventuale estensione: ....

Sezione I

0. Aspetti generali

0.1 Marca (marchio commerciale): ....

0.2 Designazione del tipo di impianto di depurazione di bordo da parte del fabbricante: ....

....

0.3 Codice del tipo del fabbricante corrispondente alle informazioni affisse sull'impianto di depurazione di bor-

do: ....

....

Posizione: ....

Modalità di fissaggio: ....

0.4 Nome e indirizzo del fabbricante: ....

....

Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante:

....

....

0.5 Posizione, codificazione e metodo di affissione del numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo: ....

....

....

0.6 Posizione e metodo di affissione del numero di omologazione: ....

....

0.7 Indirizzo(i) delle unità di produzione: ....

....

Sezione II

1. Eventuali limitazioni d'uso: ....

([1]) Indicare la voce pertinente.

1.1. Aspetti particolari di cui tenere conto per il montaggio dell'impianto di depurazione di bordo in un'imbarcazione:

....

1.1.1. ....

1.1.2. ....

2. Servizio tecnico responsabile per l'esecuzione delle prove [1]: ....

....

....

3. Data del verbale di prova: ....

4. Numero del verbale di prova: ....

5. Il sottoscritto certifica con la presente l'accuratezza delle informazioni del fabbricante quali riportate nell'allegata scheda informativa in relazione all'impianto di depurazione di bordo sopramenzionato, conformemente all'allegato VII della direttiva 2006/87/CE e la validità dei risultati di prova allegati relativi al tipo di impianto di depurazione di bordo. Il campione è stato selezionato (i campioni sono stati selezionati) dal fabbricante di concerto con l'autorità competente ed è stato presentato dal fabbricante come prototipo dell'impianto di depurazione di bordo.

L'omologazione è rilasciata/estesa/rifiutata/revocata [2]:

Luogo: ....
Data: ....
Firma: ....
Appendici:

Documentazione informativa

Risultati delle prove (cfr. allegato I).

---

[1] Quando le prove sono eseguite dall'autorità competente indicare "non pertinente".
[2] Indicare la voce pertinente.

Addendum

Risultati delle prove di omologazione

(MODELLO)

0. Aspetti generali

0.1. Marca (marchio commerciale): ....

0.2. Designazione del tipo di impianto di depurazione di bordo da parte del fabbricante: ....

1. Informazione sull'esecuzione della(e) prova(e), nella fattispecie tutti i cicli di prova [1]

1.1. Valori di afflusso

1.1.1. Portata volumetrica giornaliera di acque reflue Qd (m^3/g): ....

1.1.2. Carico giornaliero di inquinante BOD_5 (kg/g): ....

1.2. Efficienza di purificazione

1.2.1. Valutazione dei valori di deflusso

Valutazione dei valori di deflusso BOD_5 (mg/l)

Ubicazione	Tipo di campione	Numero di prove che rispettano i valori limite	Min	Max		Media
				Valore	Fase	
Afflusso	Campioni compositi su 24 ore	— [1]				
Deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
Afflusso	Campioni scelti a caso	—				
Deflusso	Campioni scelti a caso					

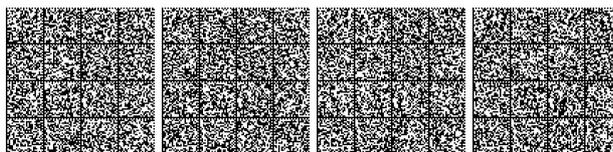
[1] Non esistono valori limite per l'afflusso.

Valutazione dei valori di deflusso COD (mg/l)

Ubicazione	Tipo di campione	Numero di prove che rispettano i valori limite	Min	Max		Media
				Valore	Fase	
Afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				
Deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
Afflusso	Campioni scelti a caso	—				
Deflusso	Campioni scelti a caso					

Valutazione dei valori di deflusso TOC (mg/l)

Ubicazione	Tipo di campione	Numero di prove che rispettano i valori limite	Min	Max		Media
				Valore	Fase	
Afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				

[1] Nel caso di più cicli di prove indicare ogni ciclo.

Ubicazione	Tipo di campione	Numero di prove che rispettano i valori limite	Min	Max		Media
				Valore	Fase	
Deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
Afflusso	Campioni scelti a caso	—				
Deflusso	Campioni scelti a caso					

Valutazione dei valori di deflusso SRF (mg/l)

Ubicazione	Tipo di campione	Numero di prove che rispettano i valori limite	Min	Max		Media
				Valore	Fase	
Afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				
Deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
Afflusso	Campioni scelti a caso	—				
Deflusso	Campioni scelti a caso					

1.2.2. Efficienza di purificazione (efficienza di eliminazione) (%)

Parametro	Tipo di campione	Min	Max	Media
BOD_5	Campioni compositi su 24 ore			
BOD_5	Campioni scelti a caso			
COD	Campioni compositi su 24 ore			
COD	Campioni scelti a caso			
TOC	Campioni compositi su 24 ore			
TOC	Campioni scelti a caso			
SRF	Campioni compositi su 24 ore			
SRF	Campioni scelti a caso			

1.3. Ulteriori parametri misurati

1.3.1. Parametri supplementari di afflusso e deflusso:

Parametro	Afflusso	Deflusso
pH		
Conduttività		
Temperatura delle fasi liquide		

1.3.2. I seguenti parametri operativi devono essere registrati durante il campionamento — se disponibili
Concentrazione di ossigeno disciolto nel bioreattore
Tenore di materia secca nel bioreattore
Temperatura nel bioreattore
Temperatura ambiente

1.3.3. Ulteriori parametri operativi sulla base delle istruzioni d'uso del fabbricante

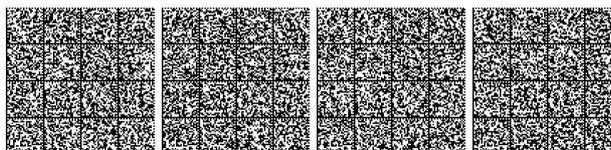
....

....

....

....

1.4. Autorità competente o servizio tecnico

Luogo, data .... Firma: ....

PARTE IV

Sistema di numerazione delle omologazioni

1. **Sistema**

Il numero è costituito da 4 sezioni separate dal segno "*".

Sezione 1

La lettera "e" minuscola seguita dal numero distintivo dello Stato che rilascia l'omologazione:

1 per la Germania
2 per la Francia
3 per l'Italia
4 per i Paesi Bassi
5 per la Svezia
6 per il Belgio
7 per l'Ungheria
8 per la Repubblica ceca
9 per la Spagna
11 per il Regno Unito
12 per l'Austria
13 per il Lussemburgo
14 per la Svizzera
17 per la Finlandia
18 per la Danimarca
19 per la Romania
20 per la Polonia
21 per il Portogallo
23 per la Grecia
24 per l'Irlanda
25 per la Croazia
26 per la Slovenia
27 per la Slovacchia
29 per l'Estonia
32 per la Lettonia
34 per la Bulgaria
36 per la Lituania
49 per Cipro
50 per Malta

Sezione 2

L'indicazione del livello dei requisiti. È probabile che in futuro i requisiti relativi all'efficienza di purificazione siano resi più rigorosi. I differenti livelli dei requisiti sono indicati con numeri romani partendo dal livello I.

Sezione 3

Un numero progressivo a 4 cifre (eventualmente preceduto da zeri non significativi) indicante il numero di omologazione di base. La sequenza numerica inizia da 0001.

Sezione 4

Un numero progressivo a 2 cifre (eventualmente preceduto da zeri non significativi) indicante l'estensione. La sequenza numerica inizia da 01 per ogni numero.

2. **Esempi**

a) Terza omologazione (ancora senza estensione) rilasciata dai Paesi Bassi e corrispondente al livello I.

e 4*I*0003*00

b) Seconda estensione della quarta omologazione rilasciata dalla Germania e corrispondente al livello II:

e 1*II* 0004*02

PARTE V

Sintesi delle omologazioni di tipi di impianti di depurazione di bordo

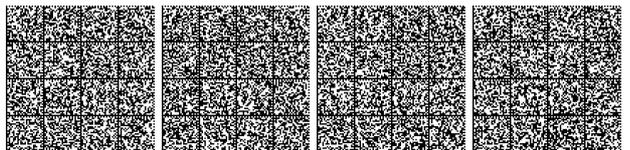
(MODELLO)

Timbro dell'autorità competente

Elenco n.: ....

Periodo dal .... al ....

1	2	3	4	5	6	7
Marca ([1])	Designazione del fabbricante	Numero di omologazione	Data dell'omologa-zione	Estensione/rifiuto ([2])	Ragioni dell'estensione /rifiuto/revoca	Data dell'estensione /rifiuto/revoca ([2])

([1]) Certificato di omologazione pertinente.
([2]) Indicare la voce pertinente.

PARTE VI

(MODELLO)

Sintesi degli impianti di depurazione di bordo fabbricati

Timbro dell'autorità competente

Elenco n.: ....
Per il periodo da: .... a: ....
Le seguenti informazioni sono fornite in relazione a tipi di impianti di depurazione di bordo e numeri di omologazione di impianti di depurazione di bordo fabbricati nel periodo sopraindicato in conformità con le disposizioni della direttiva 2006/87/CE.

Marca (marchio commerciale): ....
Designazione del tipo di impianto di depurazione di bordo da parte del fabbricante: ....
....
Numero di omologazione: ....
Data del rilascio: ....
Data del primo rilascio (per le estensioni): ....
Numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo:

… 001	… 001	… 001
… 002	… 002	… 002
… m	… p	… q

PARTE VII

Scheda informativa per gli impianti di depurazione di bordo omologati

(MODELLO)

Timbro dell'autorità competente

					Caratteristiche dell'impianto di depurazione di bordo		Efficienza di purificazione					
N.	Data del l'omologa zione	Numero di omologa zione	Marca	Tipo di impianto di depura zione di bordo	Portata volumetrica giornaliera di acque reflue Qd (m^3/g)	Carico giornaliero di inquinante BOD_5 (kg/d)	BOD_5		COD		TOC	
							Campione composito su 24 ore	Campione scelto a caso	Campione composito su 24 ore	Campione scelto a caso	Campione composito su 24 ore	Campione scelto a caso

PARTE VIII

Registrazione dei parametri dell'impianto di depurazione di bordo ai fini del controllo speciale

(MODELLO)

1. **Aspetti generali**

1.1 Caratteristiche particolari dell'impianto di depurazione di bordo

1.1.1 Marca: ....

1.1.2 Designazione del costruttore: ....

....

1.1.3 Numero di omologazione: ....

1.1.4 Numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo: ....

....

1.2 *Documentazione*

L'impianto di depurazione di bordo è sottoposto a prova e i risultati della prova sono registrati in fogli separati, numerati individualmente, firmati dall'ispettore e allegati alla registrazione.

1.3 *Prove*

Le prove sono effettuate sulla base della guida del fabbricante per il controllo dei componenti e dei parametri dell'impianto di depurazione di bordo relativi al trattamento delle acque reflue conformemente all'articolo 14*a*.01, paragrafo 10. In casi singoli motivati gli ispettori possono, a propria discrezione, sollevare dall'obbligo di verificare determinati parametri o componenti dell'impianto.

Nel corso della prova deve essere prelevato almeno un campione scelto a caso. I risultati della misurazione del campione scelto a caso sono confrontati con i valori di controllo di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2.

1.4 Il verbale di prova e le registrazioni allegate comportano un totale di .... ([1]) ....10 pagine.

2. **Parametri**

Con la presente si certifica che l'impianto di depurazione di bordo sottoposto a prova non si discosta in misura inammissibile dai parametri e che i valori di controllo, di cui alla tabella 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, non sono stati superati.

Nome e indirizzo della commissione di ispezione: ....

…..

…..

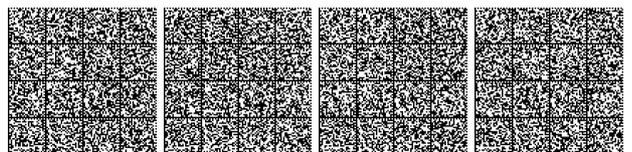
Nome dell'ispettore: ....
Luogo e data: ....
Firma: ....
Prova riconosciuta dall'autorità competente: ....
…..

…..

Luogo e data: ....
Firma: ....

Timbro dell'autorità competente

---

(1) Da inserire da chi effettua la prova.

Addendum

Appendice alla registrazione dei parametri dell'impianto di depurazione di bordo

(MODELLO)

Nome della nave: .... Numero unico europeo di identificazione delle navi: ....

Fabbricante: .... Tipo di impianto: ....

(Marca/marchio/ denominazione commerciale) (Designazione del fabbricante)

Omologazione n.: .... Anno di costruzione dell'impianto di depurazione di bordo: ....
Numero di serie dell'impianto di depurazione di bordo .... Sito di installazione: ....
(Numero di serie)

L'impianto di depurazione di bordo e i suoi componenti che intervengono nel trattamento delle acque reflue sono stati identificati grazie all'apposita targhetta. Le prove sono state effettuate sulla base della guida del fabbricante per il controllo dei componenti e dei parametri relativi al trattamento delle acque reflue.

A) **Prova dei componenti**

Ulteriori componenti che intervengono nel trattamento delle acque reflue elencati nella guida del fabbricante per il controllo dei componenti e dei parametri che intervengono nel trattamento delle acque reflue o la parte II dell'allegato 4 devono essere indicati di seguito.

Componente	Numero del componente identificato	Conformità [1]
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.
		☐ Sì ☐ No ☐ n.d.

[1] Indicare la casella appropriata.

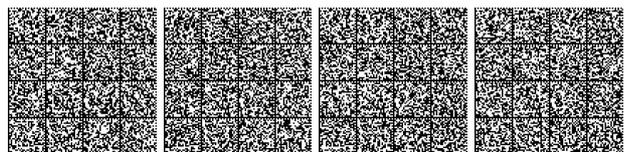
B) **Risultati della misurazione dei campioni scelti a caso:**

Parametro	Valore ottenuto	Conformità (1)	
BOD_5		☐ Sì	☐ No
COD		☐ Sì	☐ No
TOC		☐ Sì	☐ No

[1] Barrare la casella che interessa.

PARTE IX

Omologazioni equivalenti

Omologazioni di cui alla risoluzione 2010-II-27 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno del 9 dicembre 2010

Appendice VII

Impianto di depurazione di bordo

Procedura di prova

1 ASPETTI GENERALI

1.1. **Quadro generale**

Le specifiche di prova sono utilizzate per verificare l'adeguatezza degli impianti di depurazione di bordo montati sulle navi passeggeri.

Nell'ambito di tale procedura, il processo e la tecnologia di trattamento utilizzati sono esaminati e approvati utilizzando un impianto di prova. La conformità dell'impianto di prova con gli impianti messi in servizio in una fase successiva è garantita applicando criteri dimensionali e di progettazione identici.

1.2. **Responsabilità e sito di prova**

L'impianto di prova per una serie di tipi di impianti di depurazione di bordo è sottoposto a prova da parte di un servizio tecnico. Le condizioni di prova nel relativo sito sono di competenza del servizio tecnico e devono corrispondere alle condizioni qui specificate.

1.3. **Documenti da presentare**

La prova è effettuata sulla base della scheda informativa in conformità della parte II dell'appendice VI.

1.4. **Specifiche dimensionali dell'impianto**

Gli impianti di depurazione di bordo presentano caratteristiche dimensionali e di progettazione tali da non superare durante il funzionamento i valori limite, in fase di efflusso, di cui alle tabelle 1 e 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2.

2. MISURE PREPARATORIE IN VISTA DELLA PROVA

2.1. **Aspetti generali**

Prima dell'inizio della prova il fabbricante fornisce al servizio tecnico le specifiche strutturali e di processo dell'impianto di prova, compresa una serie completa di disegni e calcioli di supporto in conformità della parte II dell'appendice VI e informazioni complete sui requisiti dell'impianto di depurazione di bordo per quanto riguarda installazione, manutenzione e funzionamento. Il fabbricante fornisce al servizio tecnico informazioni sulla sicurezza meccanica, elettrica e tecnica dell'impianto di depurazione di bordo da sottoporre a prova.

2.2. **Installazione e messa in servizio**

Ai fini della prova il fabbricante installa l'impianto di prova in modo che esso corrisponda alle previste modalità di installazione a bordo della nave passeggeri. Prima di eseguire la prova il fabbricante assembla l'impianto di depurazione di bordo e lo mette in servizio. La fase di avviamento deve essere conforme alle istruzioni operative del fabbricante ed è verificata dal servizio tecnico.

2.3. **Fase di messa in servizio**

Il fabbricante comunica al servizio tecnico la durata nominale, espressa in settimane, della fase di messa in servizio fino alle condizioni normali di funzionamento. Il fabbricante specifica il momento in cui la fase di messa in servizio può considerarsi conclusa e possono iniziare le prove.

2.4. **Caratteristiche di afflusso**

Per la prova dell'impianto sono utilizzate acque reflue domestiche non trattate. Le caratteristiche di afflusso per quanto riguarda le concentrazioni di inquinante sono ricavate dalla documentazione del fabbricante relativa alle caratteristiche dimensionali dell'impianto di depurazione di bordo in conformità con la parte II dell'appendice VI, dividendo la portata di sostanze organiche in forma di carico di BOD_5 espressa in kg/d (chilogrammi giorno) per la portata nominale di acque reflue Qd espressa m^3/d (metri cubi giorno). Le caratteristiche di afflusso sono fissate di conseguenza dalla commissione di ispezione.

Formula 1

Calcolo delle caratteristiche di afflusso

$$C_{BOD_5,mean} = \frac{BOD_5}{Q_d}\left[\frac{kg\,BOD_5/d}{m^3/d}\right]$$

Qualora applicando la formula 1 si ottenga una concentrazione media di BOD_5 inferiore a $C_{BOD5mean}$ = 500 mg/l, è necessario fissare una concentrazione media di BOD_5 nell'acqua di afflusso pari ad almeno $C_{BOD5,min}$ = 500 mg/l.

Il servizio tecnico non deve far passare per un trituratore le acque reflue in afflusso non trattate. È ammessa invece la rimozione della sabbia (ad esempio mediante setacciatura).

3. PROCEDURA DI PROVA

3.1. **Fasi di carico e alimentazione idraulica**

Il periodo di prova si articola su 30 giorni. L'impianto di prova, testato su banco di prova, viene alimentato con acque reflue domestiche in conformità con i carichi specificati nella tabella 1. Le prove devono comportare diverse fasi di carico, ovvero la sequenza delle prove deve tenere conto di fasi di carico normali e speciali (sovraccarico, carico insufficiente e stand-by). La durata di ciascuna fase di carico (numero di giorni di prova) è indicata nella tabella 1. Il carico idraulico medio giornaliero per ciascuna fase di carico è fissato in conformità con la tabella 1. La concentrazione media dell'inquinante, da fissare in conformità del punto 2.4, è mantenuta costante.

Tabella 1

Regolazione del carico per ciascuna fase di carico

Fase	Numero di giorni prova	Carico idraulico giornaliero	Concentrazione dell'inquinante
Carico normale:	20 giorni	Q_d	C_{BOD5} conformemente al punto 2.4
Sovraccarico	3 giorni	1,25 Q_d	C_{BOD5} conformemente al punto 2.4
Carico insufficiente	3 giorni	0,5 Q_d	C_{BOD5} conformemente al punto 2.4
Stand-by	4 giorni	Giorno 1 e giorno 2: $Q_{d=}$ 0 Giorno 3 e giorno 4: Q_d	C_{BOD5} conformemente al punto 2.4

Le fasi speciali di carico (sovraccarico, carico insufficiente e stand-by) sono condotte consecutivamente senza interruzione; la fase normale di carico è suddivisa in diverse parti. La prova inizia e finisce con una fase normale di carico della durata di almeno cinque giorni in ciascun caso.

Per l'alimentazione idraulica sono definiti idrogrammi giornalieri sulla base del tipo di operazione specificata dell'impianto di depurazione di bordo. L'idrogramma giornaliero dell'alimentazione idraulica è selezionato in conformità al modo operativo dell'impianto di depurazione di bordo. Una distinzione deve essere fatta a seconda che l'impianto di depurazione di bordo funzioni con o senza serbatoio di stoccaggio delle acque reflue collocato a monte. Gli idrogrammi di alimentazione (idrogrammi giornalieri) sono riportanti nelle figure 1 e 2.

Per l'intero periodo di prova l'afflusso orario deve rimanere costante. La portata volumetrica media oraria di acque reflue $Q_{h,mean}$ è equivalente a 1/24 del carico idraulico giornaliero conformemente alla tabella 1. L'afflusso è misurato costantemente dal servizio tecnico. L'idrogramma giornaliero deve essere mantenuto in una fascia di tolleranza di ±5 %.

Figura 1

Idrogramma giornaliero per l'alimentazione dell'impianto di depurazione di bordo con serbatoio di stoccaggio delle acque reflue collocato a monte

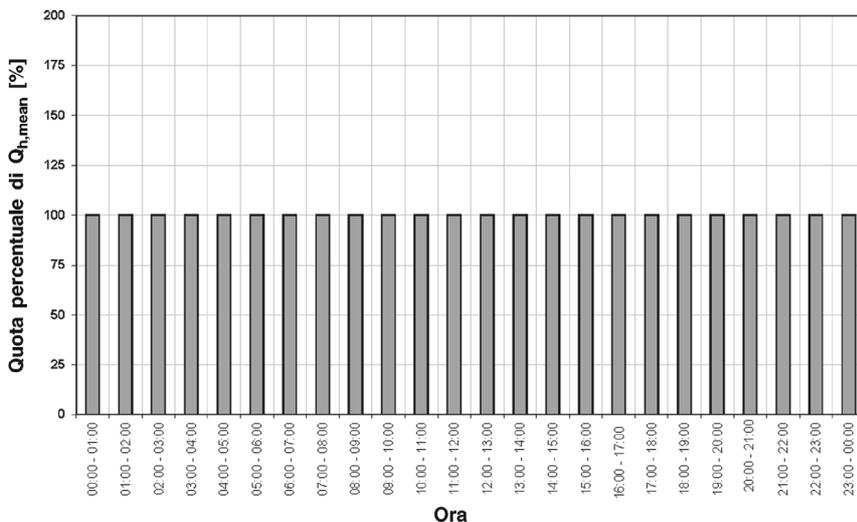
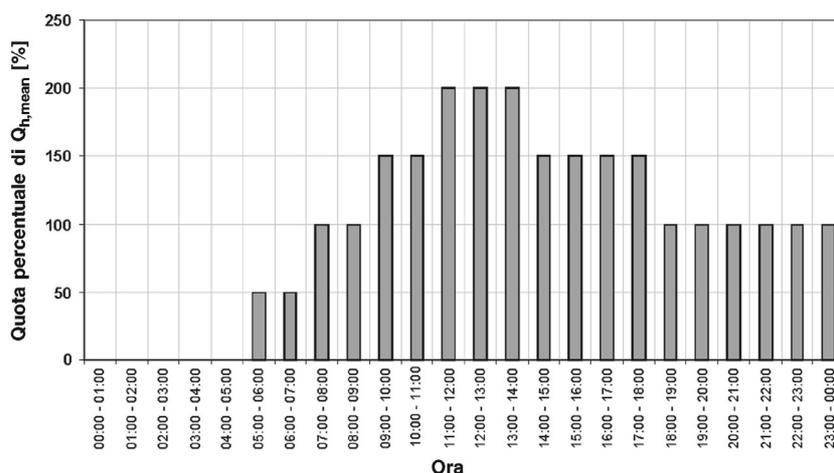



Figura 2

Idrogramma giornaliero per l'alimentazione dell'impianto di depurazione di bordo senza serbatoio di stoccaggio delle acque reflue collocato a monte

3.2 **Interruzione o annullamento della prova**

Può rivelarsi necessario interrompere la prova qualora l'impianto di depurazione di prova non possa funzionare in modo adeguato a causa di un'interruzione di corrente o di anomalie di un sottoinsieme. La prova può essere interrotta per la durata della riparazione. In questi casi non è necessario ripetere l'intera prova ma solo la fase di carico in cui si è verificata l'anomalia del sottoinsieme.

Se la prova è interrotta per una seconda volta, spetta al servizio tecnico decidere se essa possa essere continuata o no. I motivi della decisione devono essere indicati e documentati nel verbale di prova. In caso di cancellazione della prova, quest'ultima deve essere ripetuta integralmente.

3.3 **Analisi dell'efficienza di purificazione e conformità con i valori limite di deflusso.**

Il servizio tecnico preleva campioni dal materiale di afflusso all'impianto di prova e gli analizza al fine di verificarne la conformità con le caratteristiche di afflusso. Campioni di acque reflue sono prelevati in uscita dall'impianto di prova e analizzati per determinare l'efficienza di purificazione e la conformità con i valori limite di deflusso previsti. Il campionamento comprende sia semplici campioni prelevati a caso sia campioni compositi su 24 ore. Nel caso di questi ultimi il campionamento può essere proporzionale al tempo o alla portata. Il tipo di campionamento composito su 24 ore è specificato dalla commissione di ispezione. Il campionamento di afflusso e deflusso deve essere realizzato contemporaneamente e al medesimo livello.

In aggiunta i parametri di controllo BOD_5, COD e TOC, sono misurati i seguenti parametri di afflusso e deflusso al fine di descrivere e rappresentare le condizioni ambientali e di prova:

a) solidi che possono essere rimossi mediante filtrazione (SRF);

b) pH;

c) conduttività;
d) temperatura delle fasi liquide.

Il numero di analisi varia a seconda delle pertinenti fasi di carico ed è indicato nella tabella 2. Il numero di campionamenti si riferisce all'afflusso o deflusso dall'impianto di prova.

Tabella 2

Indicazione del numero e della periodicità dei campionamenti nell'afflusso/deflusso dell'impianto di prova

Fase di carico	Numero di giorni prova	Numero di campionamenti	Indicazione della periodicità dei campionamenti
Carico normale:	20 giorni	Campioni compositi su 24 ore: 8 Campioni scelti a caso: 8	Campionamento a intervalli regolari per tutto il periodo
Sovraccarico	3 giorni	Campioni compositi su 24 ore: 2 Campioni scelti a caso: 2	Campionamento a intervalli regolari per tutto il periodo
Carico insufficiente	3 giorni	Campioni compositi su 24 ore: 2 Campioni scelti a caso: 2	Campionamento a intervalli regolari per tutto il periodo
Stand-by	4 giorni	Campioni compositi su 24 ore: 2 Campioni scelti a caso: 2	Campioni compositi su 24 ore: Campionamento una volta iniziato l'afflusso e 24 ore dopo. Campionamento casuale: 1 ora dopo l'inizio dell'afflusso e 24
Numero totale dei campioni compositi su 24 ore: 14 Numero totale dei campioni prelevati a caso: 14			

Se applicabile, sui campioni prelevati a caso sono misurati i seguenti parametri operativi:

a) concentrazione di ossigeno disciolto nel bioreattore;

b) tenore di materia secca nel bioreattore;

c) temperatura nel bioreattore;

d) temperatura ambiente;

e) altri parametri operativi sulla base delle istruzioni d'uso del fabbricante.

3.4 **Valutazione delle analisi**

Al fine di documentare l'efficienza di purificazione determinata e di verificare l'aderenza ai valori limite di processo, devono essere specificati il valore minimo del campione (Min), il valore massimo del campione (Max.) e la media aritmetica (Media) come pure i singoli risultati della misurazione per i parametri di controllo BOD5, COD e TOC.
Deve essere inoltre indicata la fase di carico per il valore massimo del campione. Le valutazioni sono condotte congiuntamente per tutte le fasi di carico. I risultati sono elaborati come indicato nella tabella che segue:

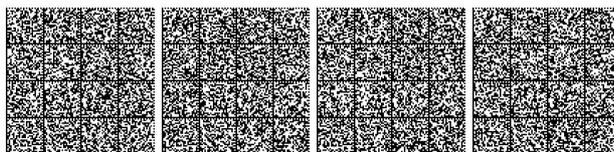



Tabella 3a

Specifiche per l'elaborazione statistica dei dati raccolti — valutazione finalizzata a documentare la conformità con i valori limite di deflusso

Parametro	Tipo di campionamento	Numero di prove che rispettano i valori limite	Media	Min	Max.	
					Valore	Fase
BOD_5 afflusso	Campioni compositi su 24 ore	— (1)				
BOD_5 deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
BOD_5 afflusso	Campioni scelti a caso	—				
BOD_5 deflusso	Campioni scelti a caso					
COD afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				
COD deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
COD afflusso	Campioni scelti a caso	—				
COD deflusso	Campioni scelti a caso					
TOC afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				
TOC deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
TOC afflusso	Campioni scelti a caso	—				
TOC deflusso	Campioni scelti a caso					
SRF afflusso	Campioni compositi su 24 ore	—				
SRF deflusso	Campioni compositi su 24 ore					
SRF afflusso	Campioni scelti a caso	—				
SRF deflusso	Campioni scelti a caso					

(1) Non esistono valori limite per l'afflusso.

Tabella 3b

Specifiche per l'elaborazione statistica dei dati raccolti — valutazione finalizzata a documentare l'efficienza di purificazione

Parametro	Tipo di campionamento	Media	Min	Max.
BOD5 efficienza di eliminazione	Campioni compositi su 24 ore			
BOD5 efficienza di eliminazione	Campioni scelti a caso			
COD efficienza di eliminazione	Campioni compositi su 24 ore			
COD efficienza di eliminazione	Campioni scelti a caso			
TOC efficienza di eliminazione	Campioni compositi su 24 ore			
TOC efficienza di eliminazione	Campioni scelti a caso			
SRF efficienza di eliminazione	Campioni compositi su 24 ore			
SRF efficienza di eliminazione	Campioni scelti a caso			

I rimanenti parametri, in conformità del punto 3.3, lettere da b) a d), e i parametri operativi in conformità del punto 3.3 sono sintetizzati in una tabella che specifica il risultato minimo del campione (Min), il risultato massimo del campione (Max) e la media aritmetica (Media).

3.5 **Conformità con i requisiti del capo 14*a***

Si ritiene che i valori limite di cui alle tabelle 1 e 2 dell'articolo 14*a*.02, paragrafo 2, sono rispettati se, per ciascun valore dei parametri COD, BOD_5 e TOC:

a) i valori medi del totale di 14 campioni di deflusso, e

b) almeno 10 dei 14 campioni di deflusso non superano i valori limite specificati per i campioni compositi su 24 ore e i campioni scelti a caso.

3.6 **Funzionamento e manutenzione nel corso delle prove**

Durante tutte le prove l'impianto di prova è utilizzato conformemente alle specifiche del fabbricante. I controlli e la manutenzione ordinari sono effettuati in conformità con le istruzioni di funzionamento e manutenzione del fabbricante. I fanghi di depurazione in eccesso generati nel processo di purificazione biologica possono essere rimossi dall'impianto di depurazione di bordo soltanto se ciò è specificato dalle istruzioni di funzionamento e manutenzione del fabbricante. Tutti gli interventi di manutenzione effettuati sono registrati dal servizio tecnico e documentati nel verbale di prova. Durante le prove solo le persone autorizzate possono avere accesso all'impianto di prova.

3.7 **Analisi dei campioni / metodo di analisi**

I parametri oggetto di studio sono analizzati mediante procedure standard approvate. La procedura standard utilizzata deve essere specificata.

4 VERBALE DI PROVA

4.1 La commissione di ispezione è tenuta a redigere un verbale sul tipo di prova effettuato, comprendente quantomeno le seguenti informazioni:

a) informazioni sull'impianto sottoposto a prova, quali tipo, carico nominale giornaliero di inquinante e principi dimensionali applicati dal fabbricante;

b) informazioni sulla conformità dell'impianto di depurazione di bordo sottoposto a prova unitamente alla documentazione fornita prima della prova;

c) informazioni sui singoli risultati delle misurazioni, sulla valutazione dell'efficienza di purificazione dell'impianto e sulla conformità con i valori limite di deflusso prescritti;

d) informazioni sulla rimozione dei fanghi di depurazione in eccesso, quali l'entità dei volumi rimossi e la frequenza della loro rimozione;

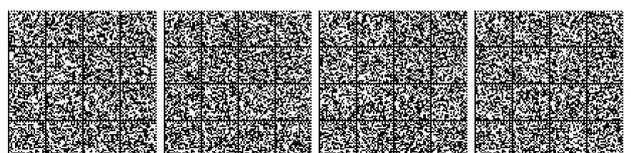
e) informazioni su tutti gli interventi di funzionamento, manutenzione e riparazione effettuati durante le prove;

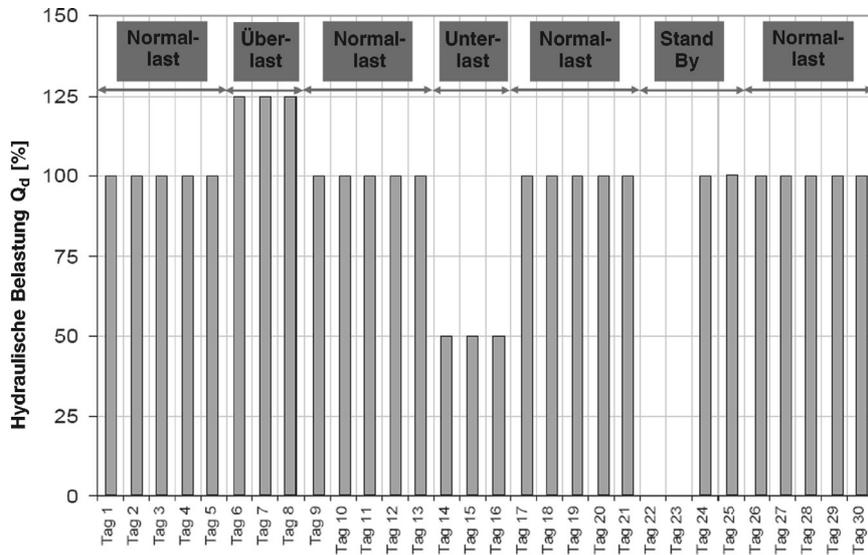
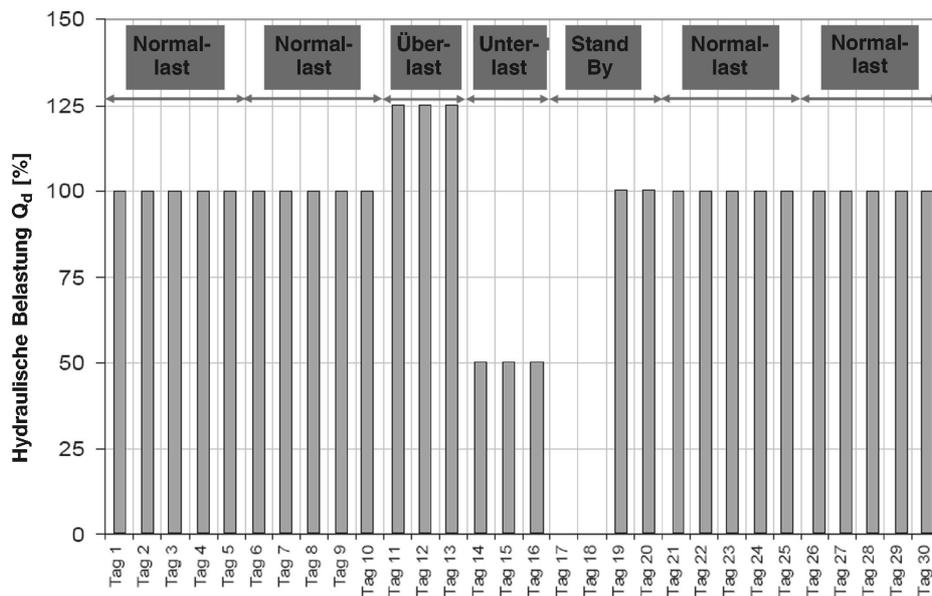
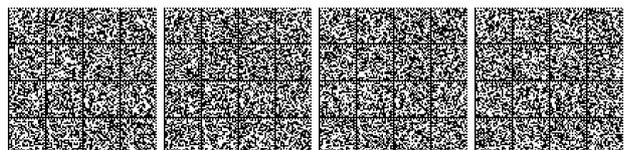
f) informazioni su eventuali cali di qualità dell'impianto di depurazione di bordo intervenuti durante le prove nonché su eventuali interruzioni delle stesse;

g) informazioni su eventuali problemi intervenuti nel corso delle prove;

h) un elenco, comprensivo di nomi e funzioni, delle persone responsabili che hanno partecipato alle prove del tipo di impianto di depurazione di bordo;

i) nome e indirizzo del laboratorio che ha effettuato le analisi sui campioni di acque reflue;

j) metodi di analisi applicati.

Esempi di sequenze di prova

Esempio n. 1

Esempio n. 2

DE	IT
Normallast	Carico normale
Überlast	Sovraccarico
Unterlast	Carico insufficiente
Stand By	Stand By
Hydraulische Belastung Qd	Carico idraulico Qd
Tag	Giorno

Osservazioni sulla determinazione del fabbisogno biochimico di ossigeno dopo cinque giorni (BOD_5) in campioni compositi su 24 ore

Le norme internazionali ISO 5815 and 5815-2: 2003 stabiliscono che, ai fini dell'analisi per determinare il fabbisogno biochimico di ossigeno i campioni di acqua devono essere conservati immediatamente dopo il campionamento e fino al momento dell'analisi in una bottiglia riempita fino all'orlo e sigillata ermeticamente a una temperatura di 0- 4 °C. La procedura per determinare BOD_5 dovrebbe iniziare prima possibile o comunque entro 24 ore dalla conclusione del campionamento.

Al fine di evitare processi di degradazione biochimica nel campione composito su 24 ore, nella pratica il campione d'acqua è raffreddato a una temperatura di 4 °C massimo mentre il campionamento prosegue ed è conservato a tale temperatura una volta completato il processo di campionamento.

Apparecchiature adeguate per il campionamento sono regolarmente in commercio.»

Allegato III

(art. 1, co. 3)

Modifiche all'allegato VII del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22.

L'allegato VII è così modificato:

1) le prime due frasi del paragrafo 1, parte I, sono sostituite dal testo seguente:

«L'organismo di classificazione è in grado di comprovare una vasta esperienza in materia di valutazione della progettazione e della costruzione di navi destinate alla navigazione interna. L'organismo di classificazione possiede un insieme completo di norme e regolamenti per la progettazione, la costruzione e la regolare ispezione di navi destinate alla navigazione interna, in particolare per il calcolo della stabilità a norma della parte 9 delle regole allegate all'Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose per via navigabile (ADN) di cui all'articolo 22a.04 e all'articolo 22a.05 dell'allegato II, pubblicati almeno in francese, inglese, neerlandese o tedesco, nonché aggiornati e migliorati costantemente tramite programmi di ricerca e sviluppo.»,

2) la prima frase del paragrafo 11, parte I, è sostituita dalla seguente:

«L'organismo di classificazione sviluppa, applica e mantiene un sistema di qualità interno efficace, basato sugli elementi pertinenti degli standard di qualità riconosciuti sul piano internazionale e conforme alla norma EN ISO/IEC 17020: 2004, secondo l'interpretazione dei Requisiti per la certificazione dei sistemi di qualità dell'IACS.»,

3) il paragrafo 4 della parte II è sostituito dal testo seguente:

«4. Prima di concedere il riconoscimento a un organismo di classificazione che non è stato riconosciuto nell'ambito del regolamento di ispezione delle navi sul Reno da tutti gli Stati membri della commissione centrale per la navigazione sul Reno, la Commissione consulta il segretariato della commissione centrale.»,

4) la parte III è sostituita dalla seguente:

«Parte III

Elenco degli organismi di classificazione riconosciuti

In base ai criteri delle parti I e II i seguenti organismi di classificazione sono attualmente autorizzati ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, della presente direttiva:

1) Bureau Veritas
2) Germanischer Lloyd
3) Lloyd's Register of Shipping
4) Polski Rejestr Statków SA.
5) RINA SpA
6) Registro navale russo

Fino alla loro autorizzazione a norma delle parti I e II, gli organismi di classificazione che sono riconosciuti e autorizzati da uno Stato membro ai sensi della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime(*) sono riconosciuti, ai sensi dell'articolo 10 della presente direttiva, solo per le navi che operano esclusivamente sulle vie navigabili di tale Stato membro.

(*) GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.»

Allegato IV

(art. 1, co. 4)

Modifiche all'allegato IX del decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22

1) L'allegato IX è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO IX

IMPIANTI RADAR E INDICATORI DELLA VELOCITÀ DI ACCOSTATA UTILIZZATI SULLE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA

CONTENUTO

Definizioni

1. "Prova del tipo": la procedura di prova di cui alla parte I, articolo 4 o parte II, articolo 1.03, che utilizza il servizio tecnico per verificare la conformità ai requisiti previsti dal presente allegato. La prova del tipo è parte integrante della procedura di omologazione.

2. "Omologazione": la procedura amministrativa con la quale uno Stato membro conferma che l'impianto è conforme ai requisiti del presente allegato.

Per gli impianti di navigazione radar tale procedura comprende le disposizioni di cui agli articoli da 5 a 7 e 9. Per gli indicatori di velocità di accostata tale procedura comprende le disposizioni di cui alla parte I, articoli da 1.04 a 1.06 e 1.08.

3. "Certificato di prova": il documento nel quale vengono indicati i risultati della prova del tipo.

4. "Richiedente" o "costruttore": la persona fisica o giuridica sotto il cui nome, marchio o altro tipo di identificazione l'impianto presentato alla prova è fabbricato o commercializzato e che è responsabile per ogni aspetto per quanto riguarda la prova del tipo e la procedura di omologazione nei confronti del servizio tecnico e dell'autorità che rilascia l'omologazione.

5. "Servizio tecnico": l'istituzione, autorità o organizzazione che procede alla prova del tipo.

6. "Dichiarazione del costruttore": la dichiarazione con la quale il costruttore garantisce che l'impianto rispetta i requisiti minimi prevalenti e che è identico sotto ogni aspetto al tipo presentato alla prova.

7. "Dichiarazione di conformità a norma della direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità" (*): la dichiarazione a norma della direttiva 1999/5/CE, allegato II, paragrafo 1, con la quale il costruttore conferma che i prodotti in questione soddisfano i requisiti applicabili della direttiva.

8. "Autorità competente": l'autorità ufficiale che rilascia l'omologazione.

(*) GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10.

PARTE I

Requisiti minimi e condizioni di prova relativi agli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Sommario

Articolo 1

Campo d'applicazione

Le presenti disposizioni fissano i requisiti minimi tecnici e di funzionamento degli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna e le condizioni di prova di conformità a detti requisiti minimi.

Articolo 2

Funzione dell'impianto di navigazione radar

L'impianto di navigazione radar facilita la navigazione della nave fornendo un'immagine intelligibile della posizione della stessa rispetto ai segnali idrografici, alla configurazione delle rive e alle installazioni per la navigazione, nonché permettendo di localizzare, tempestivamente e con sicurezza, la presenza di altre navi e di ostacoli che emergono dall'acqua.

Articolo 3

Requisiti minimi

1. Con l'eccezione dei requisiti relativi alla compatibilità elettromagnetica (articolo 3, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 1999/5/CE) e dei requisiti relativi all'uso effettivo dello spettro al fine di evitare interferenze nocive di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/5/CE, gli impianti radar utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna soddisfano i requisiti della norma europea EN 302194-1: 2006.

2. Il paragrafo 1 si applica al dispositivo ECDIS interno che può funzionare in modo navigazione. L'impianto soddisfa inoltre i requisiti delle norme ECDIS interno nella versione valida alla data di rilascio dell'omologazione.

Articolo 4

Prove del tipo

1. La conformità ai requisiti minimi come precisato all'articolo 3, paragrafo 1, viene stabilita attraverso una prova del tipo.

2. Se l'impianto supera la prova del tipo l'istituto che ha effettuato la prova rilascia un certificato di prova. Nel caso in cui i requisiti minimi non siano soddisfatti, i motivi del rifiuto sono comunicati per iscritto al richiedente.

Articolo 5

Domanda di prova del tipo

1. Le domande per una prova del tipo di un impianto radar vengono presentate al servizio tecnico.
I servizi tecnici sono comunicati alla Commissione europea.

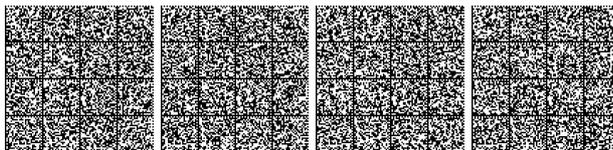
2. La domanda è accompagnata dai seguenti documenti:

a) descrizioni tecniche dettagliate;

b) documentazione completa di montaggio e di funzionamento;

c) manuale di istruzioni particolareggiato;

d) breve manuale di istruzioni; nonché,

e) se del caso, attestati delle prove superate in precedenza.

3. Qualora il richiedente non intenda ricevere la dichiarazione di conformità ai sensi della direttiva 1999/5/CE assieme all'omologazione, la dichiarazione di conformità viene trasmessa assieme alla domanda di prova del tipo.

Articolo 6

Omologazione

1. L'omologazione viene rilasciata dall'autorità competente a norma del certificato di prova. L'autorità competente comunica alla Commissione europea gli apparecchi da essa omologati. La relativa comunicazione comprende il numero di omologazione assegnato, nonché la designazione del tipo, il nome del costruttore, il nome del titolare dell'omologazione e la data di omologazione.

2. Ogni autorità competente o il servizio tecnico designato dall'autorità competente sono autorizzati a scegliere l'apparecchio tra le serie di produzione in qualsiasi momento per l'ispezione.

Se dall'ispezione emergono difetti, l'omologazione può essere ritirata.

Per il ritiro è competente la stessa autorità che ha rilasciato l'omologazione.

Articolo 7

Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione

1. Su ogni componente dell'apparecchio è marcato in modo indelebile

a) il nome del costruttore;

b) la denominazione commerciale dell'apparecchio;

c) il tipo di apparecchio; e d) il numero di serie.

2. Il numero di omologazione rilasciato dall'autorità competente è apposto in modo indelebile sull'unità di visualizzazione, in modo che resti visibile anche dopo l'installazione.

Composizione del numero di omologazione: e-NN-NNN

e = Unione europea

NN = numero dello Stato di omologazione, ove

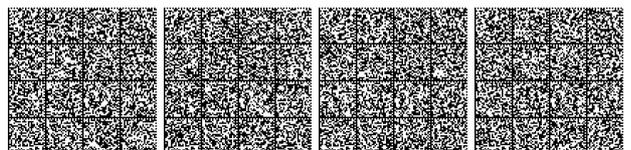
01	=	Germania	08	=	Repubblica ceca
02	=	Francia	09	=	Spagna
03	=	Italia	11	=	Regno Unito
04	=	Paesi Bassi	12	=	Austria
05	=	Svezia	13	=	Lussemburgo
06	=	Belgio	14	=	Svizzera
07	=	Ungheria	17	=	Finlandia
18	=	Danimarca	27	=	Slovacchia
19	=	Romania	29	=	Estonia
20	=	Polonia	32	=	Lettonia
21	=	Portogallo	34	=	Bulgaria
23	=	Grecia	36	=	Lituania
24	=	Irlanda	49	=	Cipro
25	=	Croazia	50	=	Malta
26	=	Slovenia			

NNN = numero a tre cifre fissato dall'autorità competente.

3. Il numero di omologazione è utilizzato soltanto in relazione alla corrispondente omologazione. Spetta al richiedente esibire e apporre il numero di omologazione.

Articolo 8

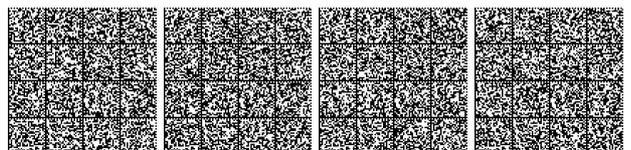
Dichiarazione del costruttore

Ogni singolo apparecchio è accompagnato da una dichiarazione del costruttore.

Articolo 9

Modifiche ad apparecchi già omologati

1. Qualsiasi modifica apportata ad apparecchi già omologati comporta il ritiro dell'omologazione. In caso di modifiche pianificate i relativi particolari sono notificati per iscritto al servizio tecnico competente.

2. L'autorità competente decide, dopo aver consultato il servizio tecnico, se l'omologazione è sempre valida o se si renda necessaria un'ispezione o una nuova prova del tipo.

In quest'ultimo caso è attribuito un nuovo numero di omologazione.

PARTE II

Requisiti minimi e condizioni di prova per indicatori di velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Sommario

CAPO 1

Aspetti generali

CAPO 2

Requisiti generali minimi degli indicatori della velocità di accostata

CAPO 3

Requisiti operativi minimi degli indicatori della velocità di accostata

CAPO 4

Requisiti tecnici minimi degli indicatori della velocità di accostata

CAPO 5

Condizioni e procedure di prova degli indicatori della velocità di accostata

CAPO 1

Obiettivo generale

Articolo 1.01

Campo d'applicazione

Le presenti disposizioni fissano i requisiti minimi degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna e le condizioni di prova di conformità a detti requisiti minimi.

Articolo 1.02

Funzione dell'indicatore di velocità di accostata

L'indicatore di velocità di accostata facilita la navigazione radar, misura e indica la velocità di accostata della nave a babordo e a tribordo.

Articolo 1.03

Esame del tipo

1. La conformità ai requisiti minimi degli indicatori della velocità di accostata ai sensi dei capi da 2 a 4 viene stabilita attraverso una prova del tipo.

2. Se l'apparecchio supera la prova del tipo il servizio tecnico rilascia un certificato di prova. Nel caso in cui i requisiti minimi non siano soddisfatti, i motivi del rifiuto sono comunicati per iscritto al richiedente.

Articolo 1.04

Domanda di prova del tipo

1. Le domande per una prova del tipo di un indicatore di velocità di accostata vengono presentate al servizio tecnico.

I servizi tecnici sono comunicati alla Commissione europea.

2. La domanda è accompagnata dai seguenti documenti:

a) descrizioni tecniche dettagliate;

b) documentazione completa di montaggio e di funzionamento;

c) istruzioni operative.

3. Il richiedente è tenuto a verificare, o a far verificare mediante prove, l'ottemperanza dell'apparecchio ai requisiti minimi menzionati nelle presenti disposizioni.
Alla domanda sono allegati i risultati della prova e i verbali di misurazione.

Questi documenti sono conservati dall'autorità competente, assieme alle informazioni risultanti dalle prove.

Articolo 1.05

Omologazione

1. L'omologazione viene rilasciata dall'autorità competente a norma del certificato di prova.

L'autorità competente comunica alla Commissione europea gli apparecchi da essa omologati. La relativa comunicazione comprende il numero di omologazione assegnato, nonché la designazione del tipo, il nome del costruttore, il nome del titolare dell'omologazione e la data di omologazione.

2. Ogni autorità competente o il servizio tecnico designato dall'autorità competente sono autorizzati a scegliere l'apparecchio tra le serie di produzione in qualsiasi momento per l'ispezione.
Se dall'ispezione emergono difetti, l'omologazione può essere ritirata.
Per il ritiro è competente la stessa autorità che ha rilasciato l'omologazione.

Articolo 1.06

Marcatura dell'apparecchio e numero di omologazione

1. Su ogni componente dell'apparecchio è marcato in modo indelebile
a) il nome del costruttore;

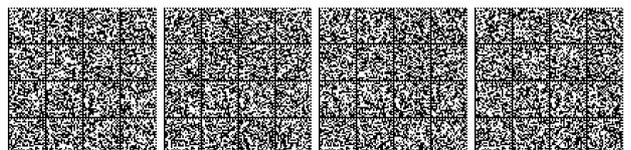
b) la denominazione commerciale dell'apparecchio;

c) il tipo di apparecchio; e d) il numero di serie.

2. Il numero di omologazione assegnato dall'autorità competente è apposto in modo indelebile sul blocco di comando, in modo che resti visibile anche dopo l'installazione.

Composizione del numero di omologazione: e-NN-NNN

e = Unione europea

NN = codice dello Stato di omologazione,

01	=	Germania	19	=	Romania
02	=	Francia	20	=	Polonia
03	=	Italia	21	=	Portogallo
04	=	Paesi Bassi	23	=	Grecia
05	=	Svezia	24	=	Irlanda
06	=	Belgio	25	=	Croazia
07	=	Ungheria	26	=	Slovenia
08	=	Repubblica ceca	27	=	Slovacchia
09	=	Spagna	29	=	Estonia
11	=	Regno Unito	32	=	Lettonia
12	=	Austria	34	=	Bulgaria
13	=	Lussemburgo	36	=	Lituania
14	=	Svizzera	49	=	Cipro
17	=	Finlandia	50	=	Malta
18	=	Danimarca			

NNN = numero a tre cifre fissato dall'autorità competente.

3. Il numero di omologazione è utilizzato soltanto in relazione alla corrispondente omologazione.
Spetta al richiedente esibire e apporre il numero di omologazione.

Articolo 1.07

Dichiarazione del costruttore

Ogni singolo apparecchio è accompagnato da una dichiarazione del costruttore.

Articolo 1.08

Modifiche ad apparecchi già omologati

1. Qualsiasi modifica apportata ad apparecchi già omologati comporta il ritiro dell'omologazione.

In caso di modifiche pianificate i relativi particolari sono notificati per iscritto al servizio tecnico competente.

2. L'autorità competente decide, dopo aver consultato il servizio tecnico, se l'omologazione è sempre valida o se si renda necessaria un'ispezione o una nuova prova del tipo.

In quest'ultimo caso è attribuito un nuovo numero di omologazione.

CAPO 2

Requisiti generali minimi degli indicatori della velocità di accostata

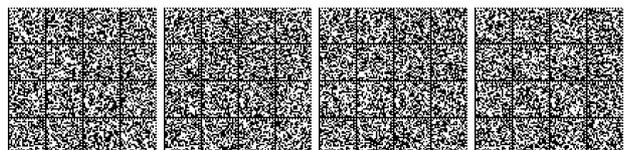
Articolo 2.01

Costruzione, progettazione

1. Gli indicatori della velocità di accostata sono idonei a funzionare a bordo delle navi adibite alla navigazione interna.

2. La costruzione e la progettazione dell'apparecchio corrispondono alle attuali regole dell'ingegneria industriale sia sotto il profilo meccanico che quello elettrico.

3. In assenza di disposizioni specifiche nell'allegato II o nel presente allegato, i requisiti e i metodi di prova contenuti nella norma europea EN 60945:2002 si applicano all'alimentazione elettrica, alla sicurezza, all'interferenza tra le apparecchiature di bordo, alla distanza di protezione della bussola, alla resistenza alle condizioni climatiche, alla resistenza meccanica, all'impatto ambientale, all'emissione sonora e alla marcatura dell'apparecchio.

Inoltre, l'apparecchiatura soddisfa tutti i requisiti del presente allegato a temperature ambiente comprese tra 0 °C e 40 °C.

Articolo 2.02

Emissioni spurie e compatibilità elettromagnetica

1. Obblighi generali

Gli indicatori della velocità di accostata soddisfano i requisiti della direttiva 2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE (*).

2. Emissioni spurie

Nelle bande di frequenza 156-165 MHz, 450-470 MHz e 1,53-1,544 GHz, l'intensità di campo non supera il valore limite di 15 µV/m. Le suddette intensità di campo si intendono misurate ad una distanza di 3 m dall'apparecchiatura in esame.

Articolo 2.03

Funzionamento

1. Il numero di comandi dell'apparecchiatura è commisurato a quello necessario al normale funzionamento.

La progettazione, le marcature e la manipolazione dei comandi sono tali da consentire un funzionamento semplice, chiaro e rapido. I comandi sono sistemati in modo tale da evitare, per quanto possibile, errori di manipolazione.

I comandi non necessari al normale funzionamento non sono direttamente accessibili.

2. Tutti i comandi e gli indicatori sono contrassegnati con simboli o marcature in lingua inglese. I simboli soddisfano i requisiti della norma europea EN 60417:1998.

Tutte le cifre ed i caratteri sono di altezza pari ad almeno 4 mm. Se per fondati motivi tecnici è impossibile adottare cifre e caratteri di 4 mm e se dal punto di vista operativo sono accettabili cifre e caratteri più piccoli, la loro altezza può essere ridotta a 3 mm.

3. L'apparecchiatura è realizzata in modo che eventuali errori di manipolazione non causino avarie.

4. Le funzioni che vanno oltre i requisiti minimi, ad esempio il collegamento ad altre apparecchiature, sono concepite in modo tale che l'apparecchiatura soddisfi i requisiti minimi in tutte le condizioni.

Articolo 2.04

Istruzioni per l'uso

Insieme a ogni apparecchiatura è fornito un dettagliato manuale di istruzioni in francese, inglese, neerlandese e tedesco, contenente almeno le seguenti informazioni:

a) accensione e funzionamento;

b) manutenzione e assistenza;

c) istruzioni generali in materia di sicurezza.

Articolo 2.05

Installazione del sensore

La direzione di installazione rispetto alla linea di chiglia è indicata sul sensore dell'indicatore della velocità di accostata. Sono fornite anche istruzioni di installazione per ridurre al minimo la sensibilità ad altri movimenti tipici della nave.

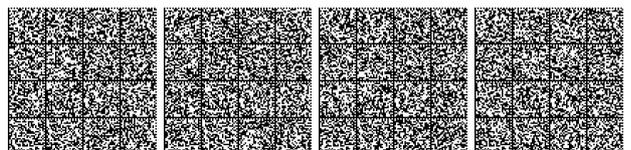
(*) GU L 390 del 31.12.2004, pag. 24.

CAPO 3

Requisiti minimi di funzionamento degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 3.01

Prontezza operativa dell'indicatore della velocità di accostata

1. L'indicatore della velocità di accostata è pienamente funzionante al massimo dopo 4 minuti dall'accensione, entro i limiti di precisione richiesti.

2. L’attivazione dell’indicatore è visualizzata mediante un dispositivo ottico. È possibile osservare e azionare contemporaneamente l’apparecchiatura.

3. Non sono ammessi telecomandi senza filo.

Articolo 3.02

Indicazione della velocità di accostata

1. La velocità di accostata è indicata su una scala a graduazione lineare, il cui punto zero si trova al centro. La direzione e la grandezza della velocità di accostata sono leggibili con la precisione necessaria. Non sono ammessi indicatori diversi da lancette e diagrammi a barre.

2. La scala dell’indicatore, di lunghezza pari ad almeno 20 cm, può essere circolare o rettilinea. Le scale di forma rettilinea possono essere disposte soltanto orizzontalmente.

3. Non sono ammessi indicatori esclusivamente numerici.

Articolo 3.03

Campi di misura

Gli indicatori della velocità di accostata possono essere dotati di uno o più campi di misura. Si consigliano i seguenti campi di misura:

30 °/min

60 °/min

90 °/min

180 °/min

300 °/min.

Articolo 3.04

Precisione della velocità di accostata indicata

Il valore indicato non differisce di più del 2 % dal valore massimo misurabile o di più del 10 % dal valore effettivo: viene preso in considerazione il valore più elevato dei due (cfr. appendice).

Articolo 3.05

Sensibilità

La soglia di funzionamento è inferiore o pari ad una variazione della velocità angolare corrispondente all’1 % del valore indicato.

Articolo 3.06

Controllo del funzionamento

1. Se l’indicatore della velocità di accostata non funziona entro i limiti di precisione richiesti, tale situazione viene segnalata.

2. Se viene utilizzato un giroscopio, qualsiasi variazione critica della velocità di rotazione del giroscopio è segnalata da un indicatore. Per variazione critica si intende una variazione che causi un calo di precisione del 10 %.

Articolo 3.07

Insensibilità ai movimenti tipici della nave

1. I movimenti di rollio con un’inclinazione fino a 10° a una velocità di accostata fino a 4°/secondo non causano errori di misurazione superiori ai limiti di tolleranza prescritti.

2. Gli impatti simili a quelli che si possono verificare durante l’approdo non causano errori di misurazione superiori ai limiti di tolleranza prescritti.

Articolo 3.08

Insensibilità ai campi magnetici

L’indicatore della velocità di accostata è insensibile ai campi magnetici che si manifestano in genere a bordo delle navi.

Articolo 3.09

Indicatori ripetitori

Gli indicatori ripetitori soddisfano tutti i requisiti previsti per gli indicatori della velocità di accostata.

CAPO 4

Requisiti tecnici minimi degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 4.01

Funzionamento

1. Tutti i comandi sono disposti in modo tale che il loro uso non nasconda nessuna indicazione e la navigazione a mezzo radar resti possibile senza limitazioni.

2. Tutti i comandi e gli indicatori sono dotati di un'illuminazione antiabbagliante, adatta a tutte le condizioni di luminosità ambiente e regolabile fino a zero mediante un comando indipendente.

3. La messa a punto dei comandi è tale che i movimenti verso destra o verso l'alto corrispondono ad un'azione positiva sulla grandezza da regolare e i movimenti verso sinistra o verso il basso ad un'azione negativa.

4. Nel caso di comandi a pulsanti, questi sono individuabili e azionabili al tocco e il punto di pressione è chiaramente percettibile. Se i comandi a pulsanti hanno funzioni multiple, deve risultare chiaramente quale livello è stato attivato.

Articolo 4.02

Dispositivi di smorzamento

1. Il sistema a sensori è smorzato per i valori critici. La costante di smorzamento (63 % del valore limite) non supera 0,4 secondi.

2. L'indicatore è smorzato per i valori critici.
È ammesso un comando per aumentare lo smorzamento dell'indicatore. In nessun caso la costante di smorzamento può superare 5 secondi.

Articolo 4.03

Raccordo di apparecchiature supplementari

1. Se l'indicatore della velocità di accostata può essere raccordato a indicatori ripetitori o apparecchiature simili, l'indicazione della velocità di accostata resta disponibile sotto forma di segnale elettrico analogico. Inoltre, l'indicatore della velocità di accostata può essere dotato di un'interfaccia digitale in conformità al paragrafo 2.

Il segnale resta separato galvanicamente dalla massa e disponibile come tensione analogica proporzionale pari a 20 mV/°/min ± 5 % e con una resistenza interna non superiore a 100 Ohm.
La polarità è positiva per un'accostata della nave verso tribordo e negativa per un'accostata verso babordo.

La soglia di funzionamento non supera il valore di 0,3°/minuto.
Per le temperature da 0 °C a 40 °C, l'errore zero non supera il valore di 1°/minuto.

Con l'indicatore inserito e il sensore in posizione immobile, la tensione parassita nel segnale d'uscita, misurata a valle di un filtro passa basso semplice di banda passante pari a 10 Hz, non supera 10 mV.

Il segnale della velocità di accostata è disponibile con uno smorzamento che non superi i limiti di cui all'articolo 4.02, paragrafo 1.

2. È progettata un'interfaccia digitale ai sensi delle norme europee EN 61162-1: 2008, EN 61162-2: 1998 ed
EN 61162-3: 2008.

3. È previsto un commutatore per l'inserimento di un allarme esterno il quale è installato in modo da creare isolamento galvanico all'indicatore della velocità di accostata.

L'allarme esterno si inserisce mediante chiusura del contatto quando:

a) l'indicatore della velocità di accostata è disinserito; oppure

b) l'indicatore della velocità di accostata non è in funzione; oppure

c) il controllo del funzionamento ha reagito in seguito a un errore eccessivo (articolo 3.06).

CAPO 5

Condizioni e procedure di prova degli indicatori della velocità di accostata

Articolo 5.01

Sicurezza, capacità di carico e compatibilità elettromagnetica

Le prove inerenti all'alimentazione elettrica, alla sicurezza, all'interferenza tra le apparecchiature di bordo, alla distanza di protezione della bussola, alla resistenza alle condizioni climatiche, alla resistenza meccanica, all'impatto ambientale, all'emissione sonora e alla compatibilità elettromagnetica sono eseguite conformemente alla norma europea EN 60945:2002.

Articolo 5.02

Emissioni spurie

Le emissioni spurie sono misurate secondo la norma europea EN 60945:2002 nel campo di frequenza da 30 a 2000 MHz.
Sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 2.02, paragrafo 2.

Articolo 5.03

Procedimento di prova

1. Gli indicatori della velocità di accostata sono sottoposti a prova in condizioni nominali ed estreme di funzionamento. A tale fine, la tensione di funzionamento e la temperatura ambiente sono modificate fino ai limiti prescritti.

Inoltre, sono impiegati dei radiotrasmettitori per creare intensità di campo limite nelle vicinanze dell'indicatore.

2. Alle condizioni di cui al paragrafo 1, l'errore di segnalazione resta al di sotto dei limiti di tolleranza indicati nell'allegato.

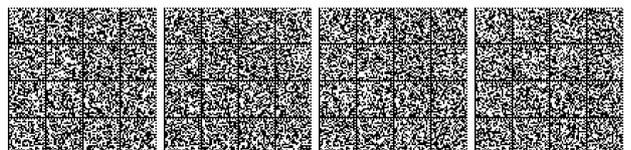
3. Devono essere soddisfatti tutti i requisiti minimi di cui ai capi da 2 a 4.

Appendice

Tabella l

Tolleranze di errore per gli indicatori della velocità di accostata

PARTE III

Requisiti concernenti l'installazione e le prove di funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Sommario

Articolo 1

Aspetti generali

1. L'installazione e le prove di funzionamento degli impianti radar e degli indicatori della velocità di accostata devono essere effettuate secondo le disposizioni seguenti.

2. Solo le apparecchiature autorizzate con

a) omologazione conforme a

aa) parte I articolo 6; o

bb) parte II articolo 1.05; oppure

b) autorizzate con omologazione riconosciuta equivalente in conformità alla parte VI; nonché

c) recanti un numero di omologazione,

possono essere installate.

Articolo 2

Imprese specializzate autorizzate

1. L'installazione, la sostituzione, la riparazione o la manutenzione di impianti radar e di indicatori della velocità di accostata possono essere effettuate unicamente da imprese specializzate autorizzate dall'autorità competente.

Le autorità competenti responsabili dell'autorizzazione sono comunicate alla Commissione europea.

2. L'autorizzazione può essere ritirata dall'autorità competente.

3. L'autorità competente comunica immediatamente alla Commissione europea le imprese specializzate da essa autorizzate.

Articolo 3

Requisiti relativi all'alimentazione elettrica di bordo

Tutti i cavi di alimentazione degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata sono dotati di un proprio fusibile e, se possibile, sono a prova di guasto.

Articolo 4

Installazione dell'antenna radar

1. L'antenna radar è installata il più vicino possibile all'asse longitudinale della nave. Il campo d'emissione dell'antenna è privo di ostacoli suscettibili di provocare falsi echi oppure settori d'ombra indesiderati; se necessario, l'antenna radar è montata a prua. L'installazione e il fissaggio dell'antenna radar nella posizione d'esercizio assicurano la stabilità sufficiente per consentire il funzionamento dell'impianto di navigazione radar con la precisione richiesta.

2. Una volta corretto l'errore angolare dovuto al montaggio e acceso l'impianto, lo scarto tra la linea di fede e l'asse longitudinale della nave non è superiore a 1 grado.

Articolo 5

Installazione dell'unità di visualizzazione e del blocco di comando

1. L'unità di visualizzazione e il blocco di comando sono installati nella timoneria in modo che la valutazione dell'immagine radar e il funzionamento dell'impianto di navigazione radar non presentino difficoltà. La disposizione azimutale dell'immagine radar coincide con la situazione naturale dell'ambiente circostante. Supporti e console adattabili sono costruiti in modo da poter essere fissati in qualsiasi posizione libera da vibrazioni.

2. Durante la navigazione a mezzo radar, la luce artificiale non provoca riflessi in direzione dell'osservatore radar.

3. Se non fa parte dell'unità di visualizzazione il blocco di comando si trova in un alloggiamento situato a non più di 1 m di distanza dall'unità. Non sono ammessi telecomandi senza filo.

4. Gli eventuali indicatori ripetitori soddisfano i requisiti relativi agli impianti radar per la navigazione.

Articolo 6

Installazione dell'indicatore della velocità di accostata

1. L'indicatore della velocità di accostata è collocato davanti al timoniere all'interno del suo campo di visuale.

2. Il sistema a sensori è possibilmente installato nella parte centrale della nave, orizzontalmente e in direzione dell'asse longitudinale. Il punto in cui è installato per quanto possibile non è esposto a vibrazioni ed è soggetto solo a modeste fluttuazioni di temperatura. L'indicatore è possibilmente installato direttamente sopra lo schermo radar.

3. Gli eventuali indicatori ripetitori soddisfano i requisiti relativi agli indicatori della velocità di accostata.

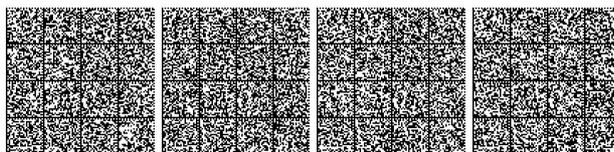
Articolo 7

Installazione del sensore di posizione

Per il dispositivo ECDIS interno funzionante in modo navigazione, il sensore di posizione (ad esempio l'antenna DGPS) deve essere installato in modo che possa funzionare con la maggior precisione possibile e non subisca gli effetti negativi provocati da sovrastrutture e apparecchiature trasmittenti di bordo.

Articolo 8

Installazione e prova di funzionamento

L'autorità competente o una delle imprese autorizzate di cui all'articolo 2 esegue l'installazione e la relativa prova di funzionamento anteriormente alla prima messa in funzione dopo l'installazione, in caso di rinnovo o proroga del certificato comunitario (salvo nei casi previsti dall'articolo 2.09, paragrafo 2, dell'allegato II) e dopo ogni modifica apportata alla nave, suscettibile di perturbare le condizioni di funzionamento delle apparecchiature. A tal fine sono soddisfatte le seguenti condizioni:
a) l'alimentazione elettrica è dotata di un proprio dispositivo di sicurezza;
b) la tensione di funzionamento rientra nei limiti di tolleranza;
c) i cavi e la loro posa soddisfano le disposizioni dell'allegato II e, se del caso, quelle dell'ADN;
d) il numero di rotazioni dell'antenna è di almeno 24 al minuto;
e) nel campo d'emissione dell'antenna non si trova alcun ostacolo che pregiudichi la navigazione;
f) l'interruttore di sicurezza per l'antenna, se presente, è in buono stato di funzionamento;
g) le unità di visualizzazione, gli indicatori della velocità di accostata e i blocchi di comando sono disposti secondo criteri ergonomici e conviviali;
h) la linea di fede dell'impianto di navigazione radar può differire al massimo di 1 grado dall'asse longitudinale della nave;
i) la precisione della rappresentazione azimutale e della portata soddisfa i requisiti (rilevamento in base a obiettivi noti);
j) la linearità alle portate ridotte è corretta (pushing e pulling);
k) la portata minima rappresentabile è pari o inferiore a 15 m;
l) il punto centrale dell'immagine è visibile e il suo diametro non supera 1 mm;
m) falsi echi da riflessione e settori d'ombra indesiderati sulla linea di fede non si manifestano né pregiudicano la sicurezza della navigazione;
n) i soppressori degli echi di disturbo provocati dalla pioggia e dalle onde (Preset STC e FTC) e i relativi comandi operano correttamente;
o) la regolazione dell'amplificazione è in buono stato di funzionamento;
p) la messa a fuoco e la risoluzione dell'immagine sono corrette;
q) la direzione di accostata della nave corrisponde a quella indicata dall'indicatore della velocità di accostata e la posizione zero in navigazione avanti dritta è corretta;

r) l'impianto di navigazione radar non è sensibile a emissioni del radiotrasmettitore di bordo oppure a interferenze causate da altre fonti che si trovano a bordo;
s) l'impianto di navigazione radar o l'indicatore della velocità di accostata non devono interferire con le altre apparecchiature di bordo.

Inoltre, per il dispositivo ECDIS interno:
t) l'errore di posizionamento statico della carta non è superiore a 2 m;
u) l'errore di angolo di fase statico della carta non è superiore a 1°.

Articolo 9

Certificato di installazione e funzionamento

Dopo il superamento della prova in conformità all'articolo 8, l'autorità competente, il servizio tecnico o l'impresa autorizzata emette un certificato conforme al modello di cui alla parte IV. Detto certificato va tenuto costantemente a bordo.

Nel caso in cui non fossero soddisfatte le condizioni di prova, è compilato un elenco dei difetti. Qualsiasi certificato esistente è ritirato o inviato all'autorità competente dal servizio tecnico o dall'impresa autorizzata.

PARTE IV (MODELLO)

Certificato di installazione e funzionamento degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna

Tipo/nome della nave: ....
Numero unico europeo di identificazione della nave: ....
Proprietario: ....
Nome: ....
Indirizzo: ....

Impianto per la navigazione radar Numero: ....

Voce	Tipo	Fabbricante	Numero di omologazione	Numero di serie

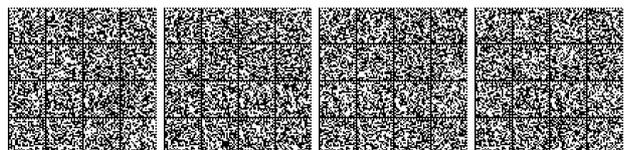
Indicatori della velocità di accostata Numero: ....

Voce	Tipo	Fabbricante	Numero di omologazione	Numero di serie

Con il presente si certifica che l'impianto per la navigazione radar e l'indicatore di velocità di accostata della nave in questione soddisfano i requisiti della direttiva 2006/87/CE, allegato IX, parte III, concernenti l'installazione e le prove di funzionamento degli impianti per la navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata utilizzati sulle navi adibite alla navigazione interna.

Impresa specializzata autorizzata/servizio tecnico/autorità competente (*)

Nome: ....
Indirizzo: ....
Timbro/sigillo Luogo: .... Data ....
Firma

(*) Cancellare le voci non pertinenti

PARTE V

(MODELLO)

1. Registro delle autorità competenti per l'omologazione di impianti per la navigazione radar e indicatori della velocità di accostata

Paese	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Belgio				
Bulgaria				
Danimarca				
Germania				
Estonia				
Finlandia				
Francia				
Grecia				
Italia				
Irlanda				
Croazia				
Lettonia				
Lituania				
Lussemburgo				
Malta				
Paesi Bassi				
Austria				
Polonia				
Portogallo				
Romania				
Svezia				
Svizzera				
Spagna				
Slovacchia				
Slovenia				
Repubblica ceca				
Ungheria				
Regno Unito				
Cipro				
Se manca l'autorità competente significa che non è stata specificata dal paese in questione.				

2. Registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata autorizzati

Voce	Tipo	Fabbricante	Titolare dell'omologazione	Data dell'omologazione	Autorità competente	Numero di omologazione

3. Registro degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata autorizzati sulla base di omologazioni equivalenti

Voce	Tipo	Fabbricante	Titolare dell'omologazione	Data dell'omologazione	Autorità competente	Numero di omologazione

4. Registro delle imprese specializzate autorizzate ad installare impianti di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata

Belgio

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Bulgaria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Danimarca

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Germania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Estonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Finlandia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Francia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

Grecia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Italia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Irlanda

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Croazia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lettonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lituania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Lussemburgo

Voce Nome

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Malta

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Paesi Bassi

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Austria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Polonia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Portogallo

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Romania

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Svezia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Svizzera

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Spagna

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Slovacchia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Slovenia

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Repubblica ceca

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Ungheria

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Regno Unito

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica

Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.

Cipro

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica
Se non viene specificata un'impresa autorizzata significa che nel paese in questione non sono state rilasciate autorizzazioni.				

5. Registro degli istituti di prova specificati per la prova del tipo degli impianti di navigazione radar e degli indicatori della velocità di accostata

Voce	Nome	Indirizzo	Numero di telefono	Indirizzo di posta elettronica	Stato

PARTE VI

Impianti equivalenti

1) Impianto per la navigazione radar: omologazioni basate sulla risoluzione 1989-II-33 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)

2) Indicatori della velocità di accostata: omologazioni basate sulla risoluzione 1989-II-34 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)

3) Impianto di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata installati e funzionanti in conformità alla risoluzione 1989-II-35 della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, del 19 maggio 1989, modificata da ultimo dalla risoluzione 2008-II-11 del 27 novembre 2008 (*)

(*) Requisiti per l'installazione e il funzionamento di impianti di navigazione radar e di indicatori della velocità di accostata per la navigazione sul Reno.»

14A01776

Loredana Colecchia, *redattore* Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2014-SON-017) Roma, 2014 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-85082147**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Direzione Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5° Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potrannno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 6,00